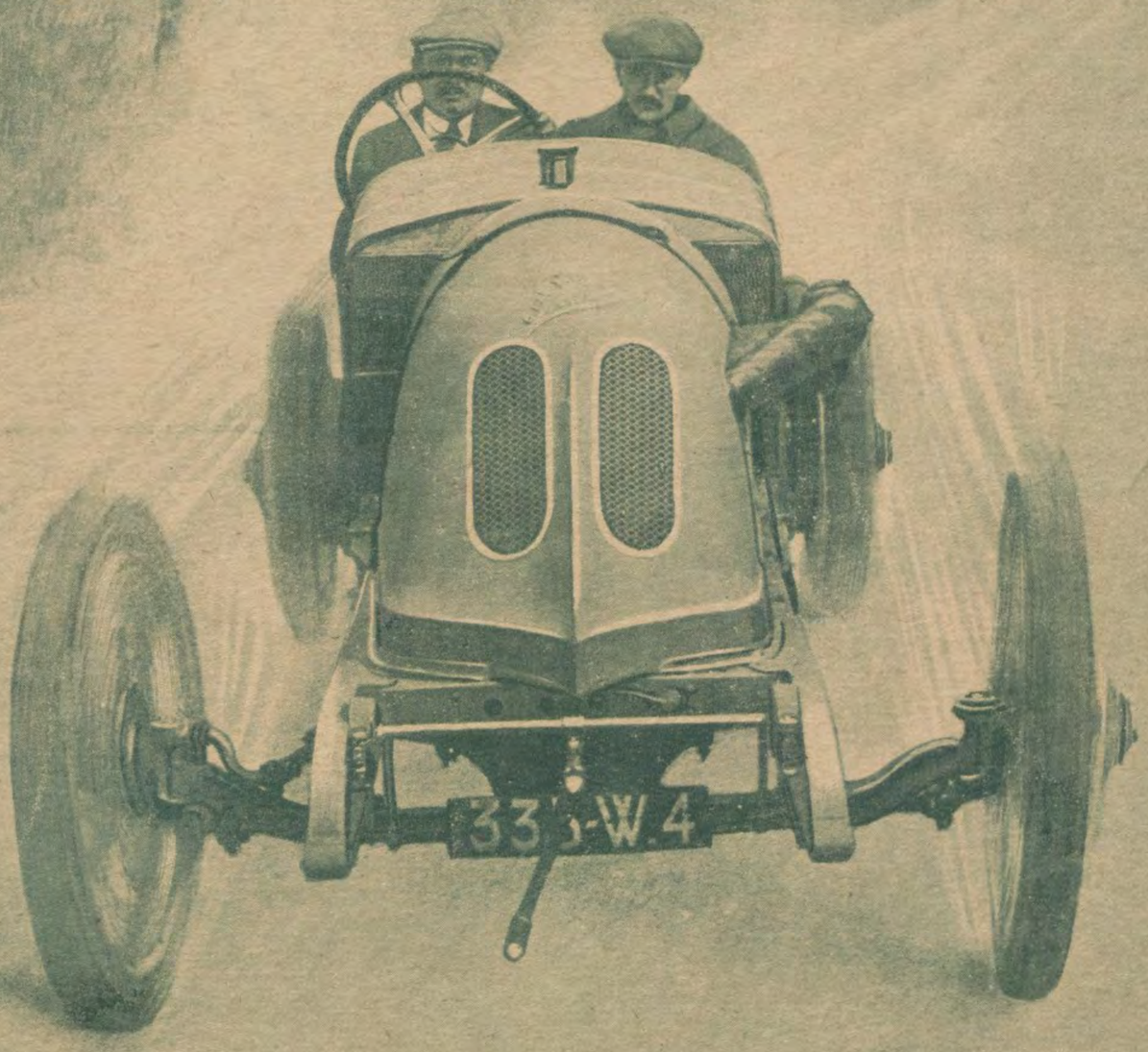
16e Année. — N° 775. NUMÉRO EXCEPTIONNEL, 28 PAGES : 50 CENTIMES 12 Juillet 1913. — Tous les Samedis.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

VIE AU GRAND AIR



DANS CE NUMÉRO, UN SUPPLÉMENT SUR LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

THOMAS SUR SA TH. SCHNEIDER DU GRAND PRIX

Thomas, au volant d'une des quatre voitures Th. Schneider (pneus Continental) du Grand Prix de l'Automobile Club de France, boucle le circuit d'Amiens. En médaillon : les quatre conducteurs : à droite en haut, Champoiseau, en bas, Croquet ; à gauche en haut, Thomas, en bas, Gabriel.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, Paris.
CYCLES
MOTOCYCLES
AUTOMOBILES
de toutes Marques.
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques.
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
sans aucune majoration.
CATALOGUE FRANCO.

HUILE AD JUPITER
LA PREMIÈRE HUILE DU MONDE

VOITURES DE PROMENADES
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Catalogue franco

TOUT LE MONDE PEUT CONCOURIR ET GAGNER
La Course au Grand R.

50.000 PRIMES
DONT 5.000 Fcs EN ESPÈCES

C'EST AUJOURD'HUI QUE LE CONCOURS COMMENCE
LISEZ
·EXCELSIOR·
qui publie à nouveau son règlement et la liste de ses
50.000 primes
Rien n'est plus simple que de gagner l'une de ces primes au Grand Concours d'Excelsior.
Il suffit de faire sa provision de grand R.

POUR COURIR
LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.
LA MAISON
PEUGEOT
a choisi les
PNEUS PIRELLI
Le PNEU PIRELLI, 101, rue de Prony, Paris

Officiers Ministériels

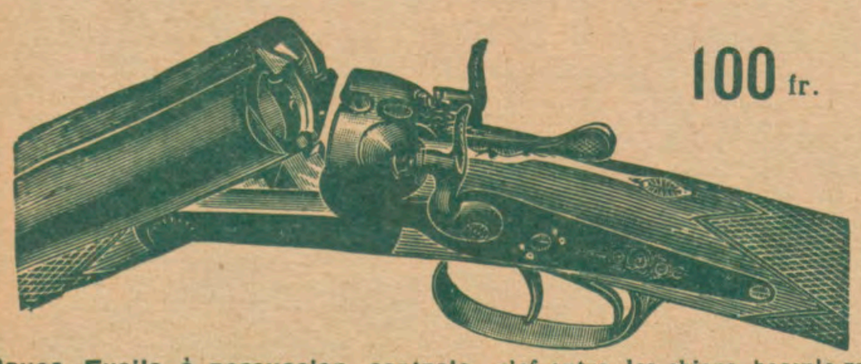
DOMAINE Adj. 29 juill., 2 h. Et. Belhoste,n., Chaumont-en-Vexin. de Bachivillers, entre Méru et Chaumont-en-Vexin (Oise), 60 kilom. Paris. Château, parc, bois, ferme, 260 hect. d'un seul ten. Chasse merveill. Fac. agrand. Fac. pay. Prêt Cr. Fonc. Fac. tr. av. adj. S'adr. Me BELHOSTE, not., Me MARIÉ, not., Gisors. Et pr trait. à M. Degisors, 19, r. Clichy, Paris. Téléphone 229-25 (le mercredi).

Mon 17e Rue de ROME III. Cce 219 m. 86. Rev. br. 13.443 fr. M. à p. 125.000 fr. Adj. s. 1 ench. ch. not., 22 juillet. Me VIGIER, not., 18, r. Pyramides.

VENTE au Palais, à Paris, le mercredi 30 juillet 1913, à deux heures,
Immeuble à Paris **RUE RICHER, N° 34**
Contenance : 716 mètres 82 environ. Revenu brut annuel : 36.550 fr. env. Mise à prix : 675.000 francs. S'adresser à Mes MUSNIER, DAVID, JACQUES SALATS, avoués, LANGUEST et FAY, notaires.

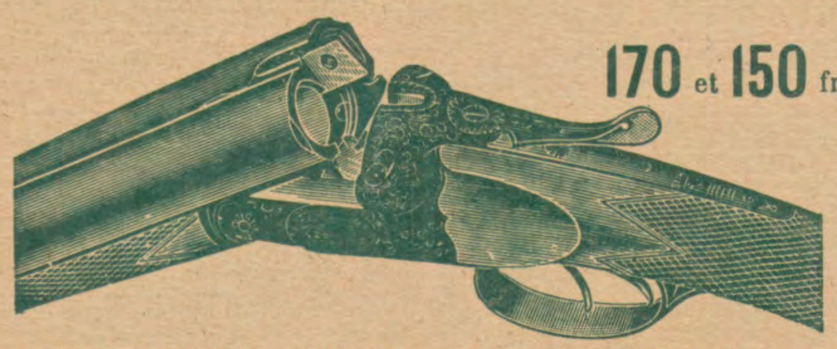
3.000 FUSILS DE CHASSE sacrifiés aux prix du gros

NOMBREUSES ET REELLES OCCASIONS, CALIBRES 12-16-20



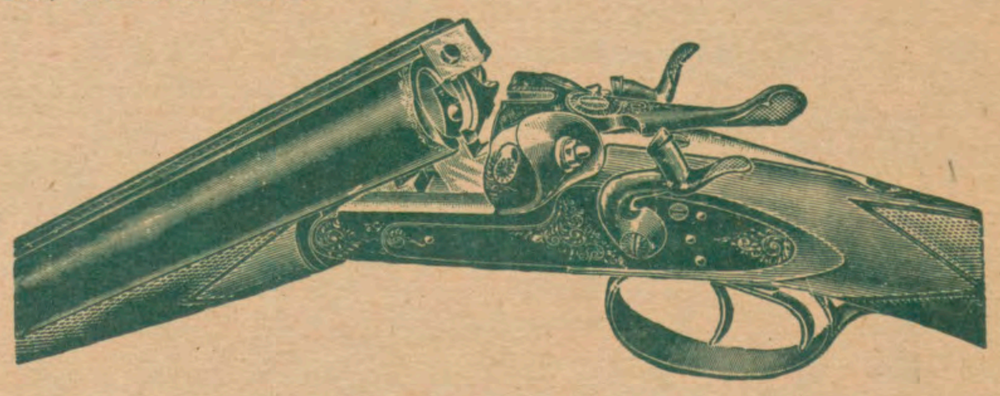
100 fr.

Magnifiques Fusils à percussion centrale, clef entre les chiens, bascule renforcée à oreilles, triple fermeture, canon acier fin éprouvé, poudre pyroxylée T ou M, choke et demi-choke rectifiés. Armes extra-robustes spécialement recommandées pour gardes.... **100** fr.
Valeur réelle **175** fr..... *A solder immédiatement*
Autre Modèle, percussion centrale à double clef, canon acier Bernard fin éprouvé, poudre pyroxylée, choke à gauche. Fusils extra-solides. Valeur réelle **120** fr. *A solder* **70** fr



170 et **150** fr.

Merveilleux Fusils Hammerless, véritable systeme anglais Anson-Deeley à sûreté, triple verrou Greener, bascule renforcée, canon acier fin, avec bande rationnelle décroissante ou « plume » sans bande, éprouvé, poudre pyroxylée T ou M, chokes rectifiés, portée et pénétration garanties. Valeur **250** à **300** fr..... *Prix spécial* **170** et **150** fr.
Même Modèle, canon plus fin, à triple épreuve de poudres pyroxylées T et M. Valeur **300** à **350** fr..... *Sans concurrence* **200** fr.



TRIPLE VERROU GREENER
Fusils a percussion centrale, clef entre les chiens, *bascule encastrée*, triple verrou Greener, canon acier fin pour poudre pyroxylée, choke et demi-choke, excellente qualité courante garantie. Valeur **170** fr..... *Affaire exceptionnelle* **120** fr.
Même Modèle très fin, bascule renforcée à oreilles et ailerons ..... Valeur **200** fr..... *Sans précédent* **140** fr.

275 fr.

Modèle riche extra-fin, monture triple entaillage, belle bascule de forge d'une résistance exceptionnelle, canon de marque **Didier-Drevet, Cockerill, Ronchard-Cizeron**, etc., tir parfait. Arme de toute beauté..... Valeur **400** fr..... *A profiter de suite* **275** et **300** fr.

FABRIQUE CENTRALE D'ARMES Maison HENRI SCHERRER O. Q
MANUFACTURIER BREVETÉ
TÉLÉPHONE : ARCHIVES 28-76 — *81, Rue de Turbigo, PARIS* (USINES A SAINT-ETIENNE ET A LIEGE) — TÉLÉPHONE : ARCHIVES 28-76
LE MEILLEUR MARCHÉ DE TOUTE LA FRANCE ✉ CATALOGUE GRATIS

La Vie au Grand Air

N° 773 — 12 Juillet 1913

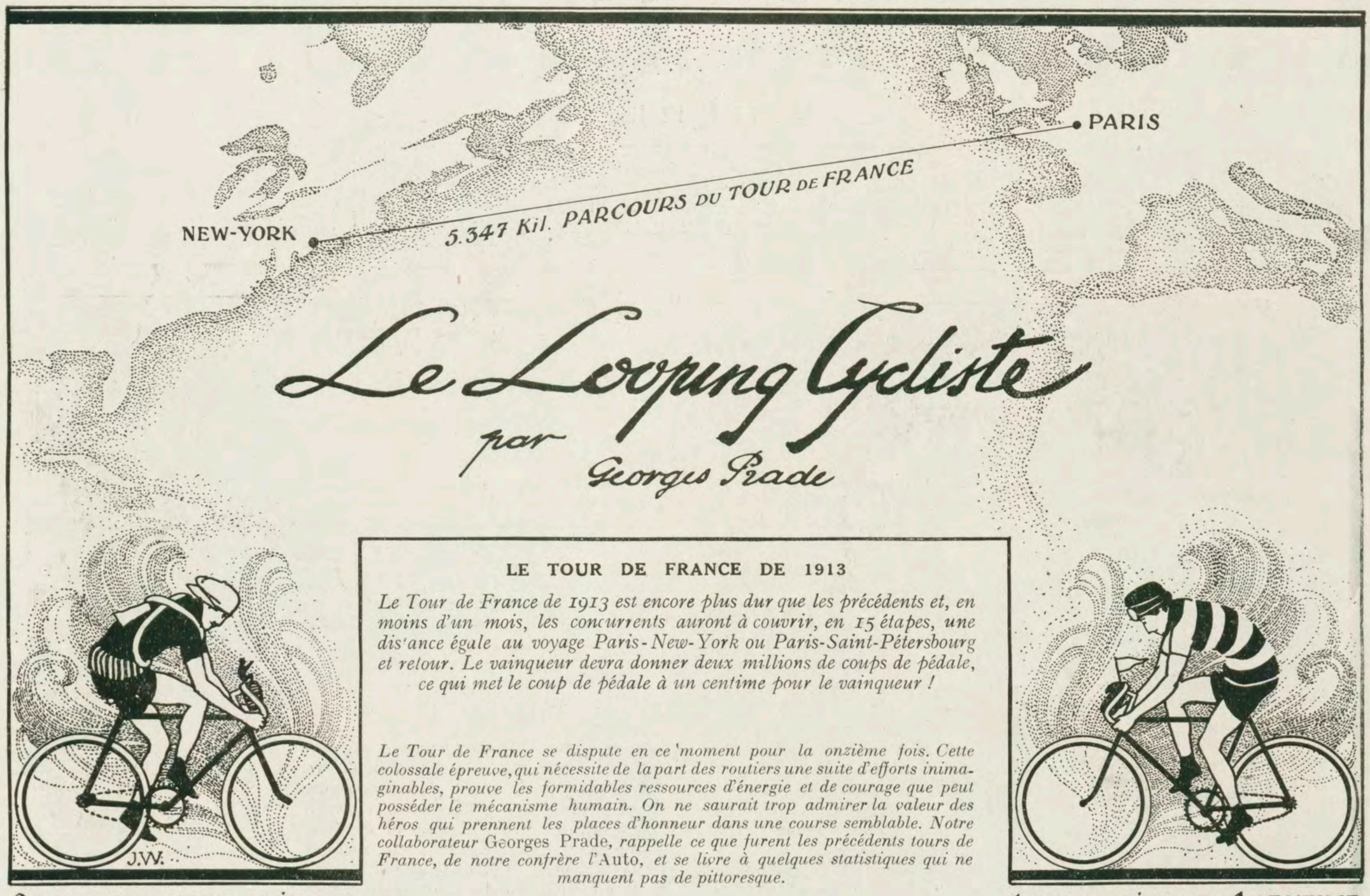
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

JEAN BOUIN A COUVERT 19 KIL. 021 EN 60 MINUTES

Les Suédois doivent avoir une haute idée de l'énergie française : dans la même semaine, ils ont pu applaudir la merveilleuse envolée de Brindejonc des Moulinais et le plus fameux exploit de l'athlétisme réalisé par le Marseillais Jean Bouin, qui est parvenu à doubler dans l'heure, le cap, considéré comme impossible à atteindre, des 19 kilomètres. Il a couvert exactement 19 kil. 021 et qui plus est dans une course à laquelle prenaient part 30 coureurs ! C'est dire l'effort fourni par notre grand champion pour battre les records du monde amateur de Shrubb de 18 kil. 741 (5 novembre 1904) et professionnel de Watkins de 18 kil. 879 (16 septembre 1899). — Au milieu, Bouin battant le record des 2 milles à Colombes; en haut, à gauche et à droite, Bouin, la moustache rasée, dans son record de Stockholm, le plus remarquable de tous ceux que peut envier un athlète.



Le Looping Cycliste

par Georges Prade

LE TOUR DE FRANCE DE 1913

Le Tour de France de 1913 est encore plus dur que les précédents et, en moins d'un mois, les concurrents auront à couvrir, en 15 étapes, une distance égale au voyage Paris-New-York ou Paris-Saint-Pétersbourg et retour. Le vainqueur devra donner deux millions de coups de pédale, ce qui met le coup de pédale à un centime pour le vainqueur !

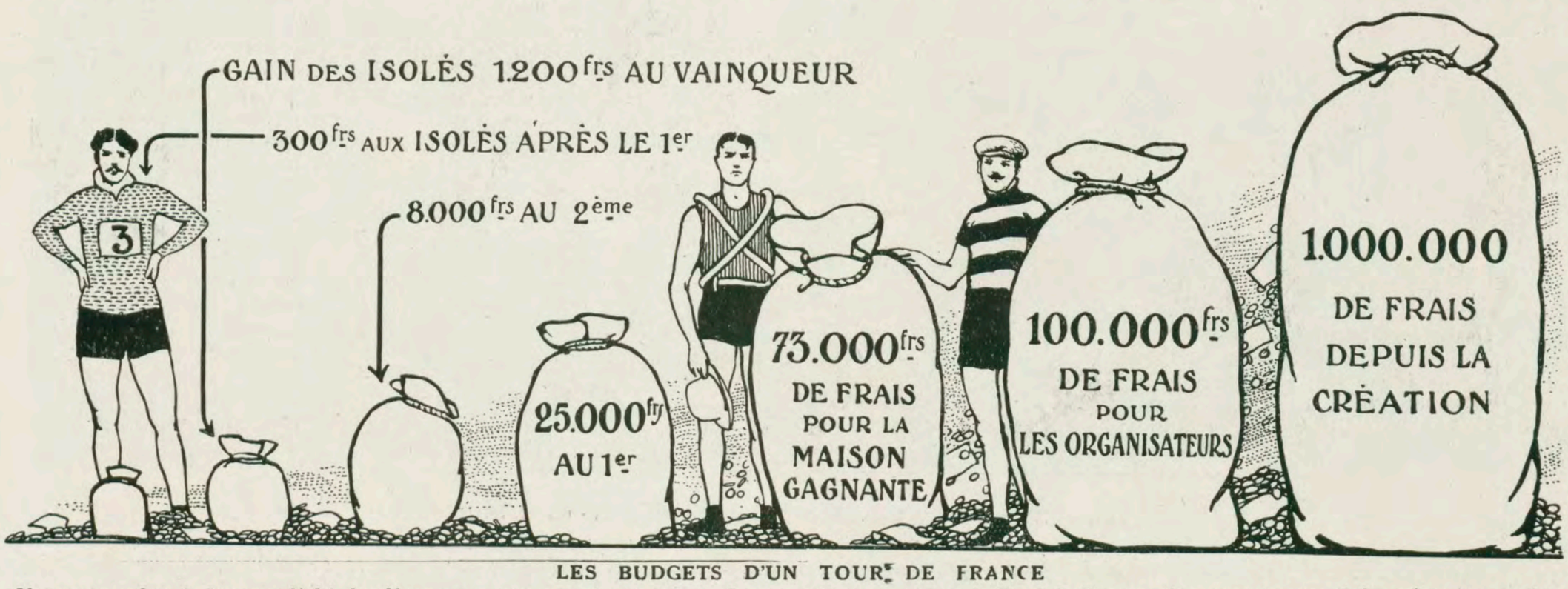
Le Tour de France se dispute en ce moment pour la onzième fois. Cette colossale épreuve, qui nécessite de la part des routiers une suite d'efforts inimaginables, prouve les formidables ressources d'énergie et de courage que peut posséder le mécanisme humain. On ne saurait trop admirer la valeur des héros qui prennent les places d'honneur dans une course semblable. Notre collaborateur Georges Prade, *rappelle ce que furent les précédents tours de France, de notre confrère l'*Auto, *et se livre à quelques statistiques qui ne manquent pas de pittoresque.*

2 MILLIONS DE COUPS DE PÉDALE

1 COUP DE PÉDALE = 1 CENTIME

Depuis quelques jours, pour la onzième fois, se dispute la grande épreuve cycliste du Tour de France, qui est peu à peu devenue, par suite de la valeur des efforts, de la valeur commerciale des résultats, le véritable championnat du monde de la route pour le cyclisme. Ce n'est pas que le Tour de France soit très ancien, et il ne remonte qu'à 1903, alors que Bordeaux-Paris date de 1891, Paris-Roubaix de 1896, mais la longueur de l'épreuve qui est aujourd'hui arrivée à représenter à peu près le maximum de ce qu'on peut demander à un cycliste dans un pays aussi accidenté que la France, a fortement frappé les imaginations.

Songez que depuis 1911, on demande aux concurrents de couvrir la bagatelle de 5.347 kilomètres, ce qui représente Paris-Pétersbourg et retour ou encore Paris-New-York ou bien encore cinq fois la distance de Dunkerque à Perpignan. Notez qu'il ne s'agit pas d'une route plate, d'une véritable piste. Les organisateurs choisissent exprès dans les Alpes et les Pyrénées les routes les plus montagneuses, les cols les plus difficiles, et nos cyclistes escaladent tout cela de gaillarde façon, avec le sourire. Cela donne une fière idée de ce que peut faire une bicyclette et de ce que l'ingéniosité humaine peut tirer d'une dizaine de kilogrammes d'acier et de caoutchouc. Mais cela donne aussi une fière idée de la machine humaine, et de ce que l'on peut tirer d'un homme. Pas un animal, fût-ce un cheval, et même l'un des meilleurs chevaux, n'arriverait à suivre de loin ces rudes gaillards qui, en un mois, couvrent 5.347 kilomètres, escaladent une vingtaine de cols à plus de 1.500 mètres d'altitude et quelques-uns à plus de 2.000 mètres. Il vient tout d'abord à l'idée de les comparer au chemin de fer, mais, à dire vrai, la comparaison serait ici, amusante peut-être, mais tout à fait factice. De Bayonne à Luchon, de Luchon à Perpignan, il y a bien des voies ferrées, mais celles-ci empruntent prudemment les vallées du Gave de Pau, de la Garonne, de l'Aude, alors que les cyclistes tapent en pleines montagnes où ne passent que les automobiles. Le chemin de fer n'est donc ni vainqueur ni vaincu dans cette lutte avec la petite reine d'acier. Il a, par avance, décliné cette lutte. De Nice à Grenoble, de Grenoble à Chamonix, de Chamonix à Belfort, il en va


GAIN DES ISOLÉS 1.200 frs AU VAINQUEUR
300 frs AUX ISOLÉS APRÈS LE 1er
8.000 frs AU 2ème
3
25.000 frs AU 1er
73.000 frs DE FRAIS POUR LA MAISON GAGNANTE
100.000 frs DE FRAIS POUR LES ORGANISATEURS
1.000.000 DE FRAIS DEPUIS LA CRÉATION

LES BUDGETS D'UN TOUR DE FRANCE

*Nous avons figuré, dans ce cliché, les diverses sommes gagnées ou payées dans une épreuve comme le Tour de France. On constate que si le vainqueur se trouve justement récompensé de son effort prodigieux, les isolés sont plus à plaindre. Mais que dire alors de l'argent dépensé par les maisons de cycles qui font courir et surtout par notre confrère l'*Auto, *organisateur de la course !*

LOUIS TROUSSELIER
Vainqueur du 3e Tour de France (1905).

R. POTTIER
Vainqueur du 4e Tour de France (1906).

PETIT-BRETON
Vainqueur des Tours de France en 1907 et 1908.

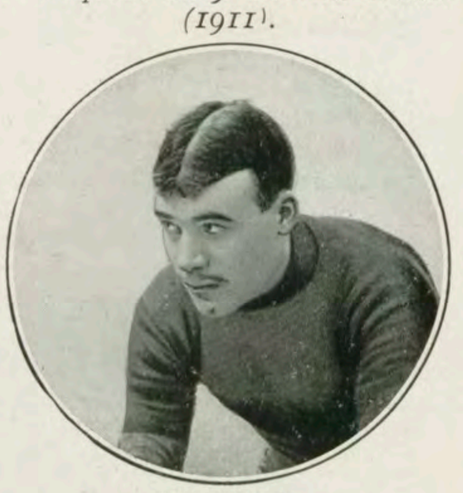
FABER
Vainqueur du 7e Tour de France (1909).

LAPIZE
Vainqueur du 8e Tour de France (1910).

CORNET
Vainqueur du 2e Tour de France (1904).

MAURICE GARIN
Vainqueur du 1er Tour de France (1903).

GARRIGOU
Vainqueur du 9e Tour de France (1911).



DEFRAYE
Vainqueur du 10e Tour de France (1912).

pareillement. L'épreuve est déjà gigantesque par elle-même: l'itinéraire, qui varia beaucoup depuis la fondation, est cette année le même qu'en 1911 et 1912, mais tandis qu'en 1911 et 1912, on allait d'abord à l'Est pour revenir par l'Ouest, en 1913 on est parti par l'Ouest pour revenir par l'Est. Donnons-en tout d'abord les étapes successives ; il y en a 15, qui sont : Paris-Abbeville-Le Havre (388 kilomètres), Le Havre-Rouen-Cherbourg (364 kilomètres), Cherbourg-Granville-Brest (405 kilomètres), Brest-Nantes-La Rochelle (470 kilomètres), La Rochelle-Bordeaux-Bayonne (379 kilomètres), Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port-Eaux-Bonnes-Luchon (326 kilomètres); c'est dans cette étape qu'on passe successivement les cols d'Aubisque (1.748 mètres), Gourette (1.809 mètres), Tourmalet (2.122 mètres), avec une pente moyenne de 11 0/0 ; Peyresourde (altitude 1.545 mètres). L'étape suivante n'est pas moins redoutable, c'est Luchon-Perpignan (322 kilomètres), par les cols de Port (altitude 1.249 mètres), Puymorens (altitude 1.931 mètres), Col de la Perche (altitude 1.579 mètres). On retrouve les routes plates mais poussiéreuses du Midi avec Perpignan-Nimes-Aix (325 kilomètres), Aix-Toulon-Nice (356 kilom.) puis on reprend la montagne avec l'étape Nice-Grenoble qui comporte les cols de Valjelaye (altitude 2.250 mètres), Col Bayard (altitude 1.246 mètres). Mais l'étape la plus rude des Alpes est Grenoble-Genève, avec les cols de Lautaret (2.058 mètres), du Galibier (2.658 mètres), le col le plus haut de France et qui n'est dépassé en Europe que par la route de Stelvio, entre l'Autriche et l'Italie qui s'élève à 2.800 mètres. Les distances de ces deux dernières étapes sont 333 kilom. pour Nice-Grenoble et 325 pour Grenoble-Genève, c'est-à-dire un nombre de kilomètres déjà considérable pour une course en terrain ordinaire. On croit rêver, en pensant que 22 jours après leur départ de Paris, au bout de la onzième étape, des hommes, dont quelques-uns sont entièrement livrés à eux-mêmes, ont encore l'énergie d'accomplir de pareils tours de force.

La route continue par Genève-Belfort (335 kilom.), en escaladant pour ne pas en perdre l'habitude, le col de la Faucille à 1.322 mètres d'altitude. De Belfort, on file à Longwy (325 kilom.), la route passe par le Ballon d'Alsace, qui était autrefois le grand épouvantail des premiers Tours de France. Aujourd'hui, avec ses 1.256 mètres d'altitude, à une simple différence de niveau de 700 mètres entre le bas et le sommet du ballon, la pauvre montagne vosgienne apparaît comme une simple butte. On y éleva pourtant un petit monument commémoratif en l'honneur du fameux coureur Pottier qui gagna le Tour de France en 1906, et qui escalada le Ballon d'Alsace sans mettre pied à terre. Depuis, certains coureurs, comme Emile Georget, ont ainsi escaladé le Galibier, en partant de Saint-Michel de Maurienne, ce qui représente une différence de niveau de 2.037 mètres pour monter au col du Télégraphe, avec une côte de 12 kilomètres ayant une moyenne de 9 0/0. De même, Lapize, l'actuel champion de France sur route, escalada ainsi le Tourmalet par une côte de 17 kilomètres qui part du point d'altitude 635 pour arriver à 2.122 mètres.

A Longwy on en a décidément fini avec la route de montagnes. Il suffit maintenant d'aller à Dunkerque, et de Dunkerque on revient à Paris. Ces deux dernières étapes sont longues et la première comporte beaucoup de pavés mais elles paraîtront un jeu à ceux qui sortent de ces terribles montagnes.

Il est à noter qu'à bicyclette et surtout dans une course à bicyclette, la descente des côtes est presque aussi pénible que la montée. Si la seconde exige un effort athlétique considérable, la première exige un effort moral et des prodiges d'adresse physique qui ne sont pas moins rares.

Au total, si l'on additionne les principales côtes qui valent la peine d'être signalées, on voit que les compagnons du Tour de France grimpent environ à 50 kilomètres de hauteur pour redescendre d'autant. C'est là une côte qui vaut la peine d'être signalée, et il est dommage que les bicyclettes ne portent point d'appareils enregistreurs de l'effort, car on obtiendrait des chiffres curieux, et l'on verrait ce qu'un homme, bien entraîné peut fournir, en un mois, de kilogrammètres.

La course comporte 35.000 francs de prix divers, répartis en prix d'étapes et prix de classement général. Le premier du classement général touche 5.000 francs, il a en général touché à peu près autant comme prix d'étapes, car il est à peu près impossible qu'il arrive à se classer en tête sans vaoir remporté dans les 15 étapes un certain nombre de prix. En général, aussi, la maison de cycles double le premier prix du classement général c'est ainsi que sont libellés la plupart des contrats. La maison de pneumatiques que monte le coureur donne la moitié de ce que donne la maison de cycles; soit 10.000 francs d'un côté et 5.000 francs de l'autre. Voilà donc un joli total de 25.000 francs, auquel il faut ajouter les appointements mensuels, et il est sans exemple qu'un gagnant du Tour de France ne trouve pas soit dans sa maison soit dans une maison concurrente un poste convenable avec des appoiutements assez élevés. Le Tour de France représente donc, sans aucun frais, pour le vainqueur un gain de 30.000 francs. A coup sûr, ce n'est pas la fortune, mais c'est la bonne année.

QUELQUES STATISTIQUES CURIEUSES

Si vous êtes amoureux de statistiques dites-vous que la multiplication moyenne d'un coureur est précisément de 5 m. 34 environ, et comme le total de l'épreuve représente 5.344.000 mètres, cela fait à peu près 1 million de coups de pédale de chaque jambe, soit 2 millions de coups de pédale au total.

Même pour 25.000 francs cela ne remet pas le coup de pédale très cher. Cela représente en effet 80 coups de pédales pour un franc, ou à peu près un centime par coup de pédale.

Mais nous n'avons encore parlé que du vainqueur, et il n'y a pas qu'un vainqueur dans l'épreuve, puisque chaque année elle met en ligne de 120 à 130 partants. Après le vainqueur, cela tombe tout de suite, et l'on commence à travailler au rabais. La différence du premier prix au second est déjà assez forte, puisque le second ne touche que 2.000 francs. Il peut se faire d'ailleurs que dans les étapes il gagne autant d'argent quelquefois même davantage que le vainqueur lui-même, celui-ci, en effet, lorsqu'il a pris une certaine avance, se contente volontiers de ne pas trop se laisser dépasser, sans risquer d'être mis hors de combat par une chute qui peut

FRANÇOIS FABER DANS LE TOUR DE FRANCE DE 1909, A SON ARRIVÉE A LYON

Le Tour de France de 1909 comportait 4.487 kilomètres. Il fut gagné par François Faber devant Garrigou. Le premier Tour de France ne mesurait que 2.356 kilomètres, celui de cette année atteint 5.347 kilomètres.

à jamais endommager sa machine dans une arrivée en peloton. Mais en revanche, la caisse du patron, et celle du fabricant de pneumatiques restent hermétiquement fermées. Tout au plus s'entr'ouvent-elles légèrement pour quelques primes données à une équipe qui a bien figuré, mais ce sont là de petites sommes, et au total, lorsque le second du Tour de France se fait 8.000 francs, il est heureux et il est tombé dans une maison particulièrement généreuse. Celui-là devra déjà donner 250 coups de pédale pour gagner un franc ce qui commence à être un métier pénible, puisque le coup de pédale lui rapporte environ le tiers d'un centime. Enfin, il s'en tire tout de même et les recettes tombent toujours. 35.000 francs de prix (36.100 francs en 1913), sont une belle somme, mais quand il faut la diviser entre 100 personnes pendant un mois, on arrive rarement à enrichir tout le monde.

HONNEUR AU PAUVRE ISOLÉ

Le plus malheureux est l'isolé. Tout d'abord le premier prix de chaque étape est de 100 francs et il y a des étapes de 450 kilomètres. De plus, il n'y a que trois prix, 100 fr., 50 fr., et 30 fr.; enfin, quand il arrive au bout de son rouleau, l'isolé gagne 1.200 francs s'il est premier, 800 fr., s'il est second, puis 500 fr., 200 fr. et le sixième, au bout de ses 5.347 kilomètres a droit à 50 fr. Ce n'est pas, évidemment, une carrière pour un fils de famille. Les organisateurs, les années précédentes, s'étant déjà rendu compte de la cruauté, hélas! inévitable, de ces faibles prix, complétaient à 150 fr., soit 5 francs par jour la somme gagnée au minimum par un isolé qui n'avait pas gagné cette somme dans le total du Tour de France. Ici le coup de pédale devient déplorablement bon marché, deux millions de coups de pédales pour 150 francs ! cela nous donne 13.000 coups de pédales pour 20 sous. Métier réellement déplorable au point de vue rendement. Cette année, les isolés touchent 300 francs pour leurs 30 jours, soit 10 francs par jour, après avoir parcouru leurs 5.347 kilomètres. S'ils sont fidèles au règlement, c'est-à-dire s'ils ne touchent en cours de route aucune indemnité, aucun secours, s'ils se nourrissent, s'ils se couchent, s'ils payent leurs réparations de machines et de vêtements, je suis certain que ces gaillards-là ne rapporteront pas chez eux de grosses économies.

Est-ce à dire qu'il faille critiquer la valeur des prix ? Ici l'on peut répondre que les conseilleurs ne sont pas les payeurs. L'épreuve du Tour de France coûte à organiser plus de 60.000 francs, et si vous y ajoutez les prix, vous arrivez à un total de 100.000 francs ; ce qui est coquet pour un journal sportif.

En dix ans, cela fait une somme de un million distribuée comme encouragement dans une seule épreuve, d'un seul sport, et si l'on envisage les choses de ce point de vue, il est évident que loin de critiquer le peu de valeur de certains prix, on demeure un peu rêveur devant l'ensemble, et la note formidable qu'il faut acquitter.

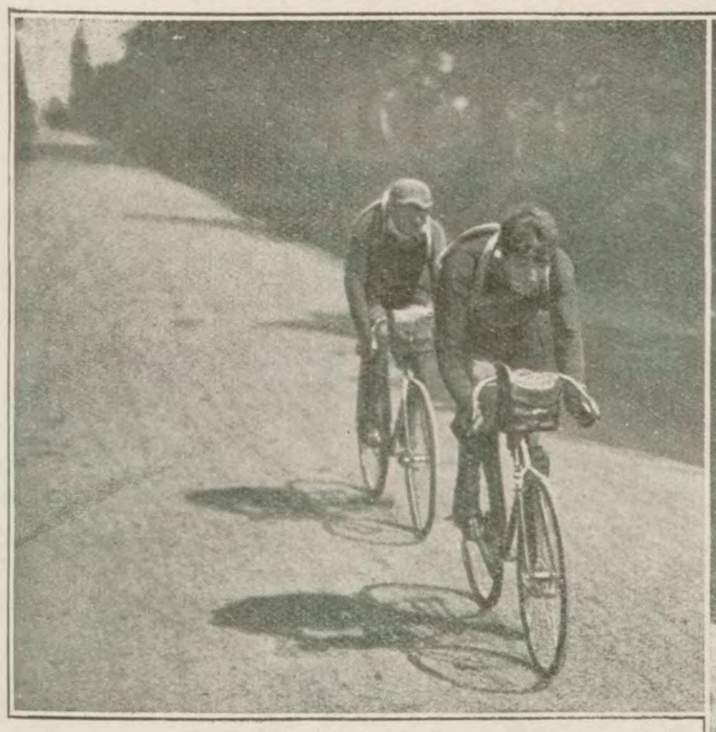
Pour une maison de cycles, l'effort d'ensemble qui consiste à lancer toute une équipe de coureurs sur la route, à la payer, à la soutenir, à la ravitailler, à la nourrir, à la loger, est non moins formidable. En 1912, la maison qui gagna le Tour de France fit ses comptes, et le total pour la seule épreuve monta à 73.000 francs ce qui, vous l'avouerez, est aussi quelque chose. Mais il y a là une publicité permanente, d'une intensité extraordinaire. Il ne faut pas oublier qu'à l'heure actuelle, une grande maison française, comme celles qui font courir le Tour de France, fabrique par an, et vend par conséquent, de 35.000 à 70.000 bicyclettes. Une épreuve comme le Tour de France grève donc chaque bicyclette, suivant l'importance de la marque victorieuse, de 2 francs ou d'un franc, ce qui est insignifiant.

Il n'est pas d'ailleurs un seul agent, d'une seule marque, qui ne préférerait que sa bicyclette fut grevée de 5 francs et qu'elle eut gagné la grande épreuve, qui lui en fera vendre des quantités ; car, dans la jeunesse sportive, innombrables sont ceux qui sentent à chaque victoire de la marque qu'ils montent, un peu de la gloire de tous rejaillir sur lui. Or, tout est là, et une course comme le Tour de France, quelque sportive qu'elle soit, est aussi commerciale. C'est du sport pour ceux qui la suivent et aussi un peu pour ceux qui la courent. C'est une affaire pour ceux qui la font courir, et comme toutes les affaires, elle est bonne quand la victoire rapporte plus qu'elle ne coûte. Or, le Tour de France est une bonne affaire pour ceux qui le gagnent et même aussi quelquefois pour ceux qui ne le gagnent point, c'est ce qui fait son succès et ce qui lui permet de vivre.

GEORGES PRADE.

PETIT-BRETON

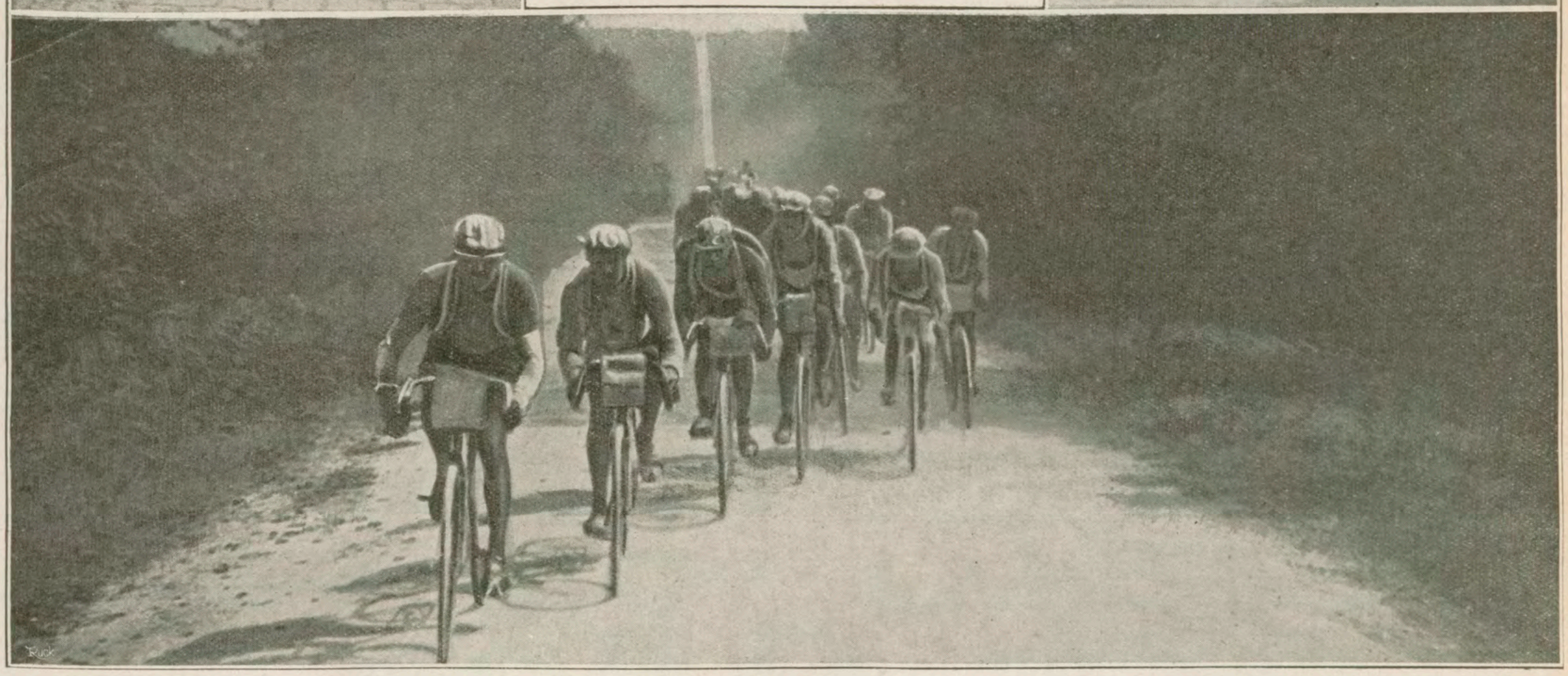
Petit-Breton est le seul coureur ayant gagné deux fois le Tour de France (1907 et 1908) et une fois la catégorie poinçonnée en 1906.



APRÈS VALOGNE
Micheletto, vainqueur de la première étape (pneus Continental) et Gremo (pneus Continental).

MASSELIS, PREMIER DANS LE HAVRE-CHERBOURG
Masselis gagna devant Petit-Breton, dans la seconde étape, couvrant les 364 kil. en 12 h. 20 m. 6 s. (Bicyclette Alcyon).

LE CONTROLE DE ROUEN
Crupelandt quitte le contrôle de Rouen. Il terminera à 10 minutes du peloton de tête.



PETIT-BRETON MÈNE DANS LA COTE DE DELASSE (Photographies de notre envoyé spécial).

Le peloton resta compact jusqu'à la ligne d'arrivée. Seize coureurs se présentèrent ensemble. Le classement ne put être établi que pour les trois premiers qui furent Masselis, Petit-Breton (pneus Continental) et Odile Defraye. — A gauche, Heusghem se ravitaille en pneus à Rouen. A droite, l'arrivée à Cherbourg.

LA 2e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE (1)

La seconde étape du Tour de France se disputait sur le parcours Le Havre-Cherbourg. Seize concurrents se présentèrent ensemble pour disputer les places d'honneur. Le Belge, Masselis, parvint à s'attribuer la victoire à une longueur devant Petit-Breton deuxième, et devant Odile Defraye troisième. Les autres furent classés dead-heat. Pour éviter ces arrivées en peloton, l'*Auto*, journal organisateur de l'épreuve, a pris, cette année, des décisions rigoureuses: lorsqu'un classement exact ne peut être établi, c'est-à-dire lorsque huit coureurs se présentent ensemble, le même temps leur est attribué sans s'occuper des fractions de secondes. Si plus de huit routiers arrivent ensemble, non seulement le même temps est assigné à chaque homme, mais en outre au lieu de distribuer la totalité des prix de l'étape, la moitié est versée à l'U. V. F. et l'autre, divisée également entre tous les concurrents formant le peloton de tête.

(1) Voir le n° 772.

PÉLISSIER, 1er

Pélissier, vainqueur de l'étape Cherbourg-Brest sur bicyclette Alcyon.

SUR LA ROUTE DE DOL

La troisième étape fut rendue plus terrible encore par la pluie et la boue qui gênaient considérablement les concurrents.

PETIT-BRETON

Petit-Breton a fait merveille dans la 2e et dans la 3e étape.

LAPIZE REPARE

Lapize a manqué de courage dans la troisième étape, renonçant à la lutte parce qu'il avait été lâché par ses rivaux.

L'ARRIVÉE A BREST

Le classement à l'arrivée à Brest fut le suivant : 1er Pélissier, 2e Defraye, 3e Mottiat, 4e Petit-Breton, 5e Rossius, 6e E. Georget, etc...

MASSELIS A DINAN

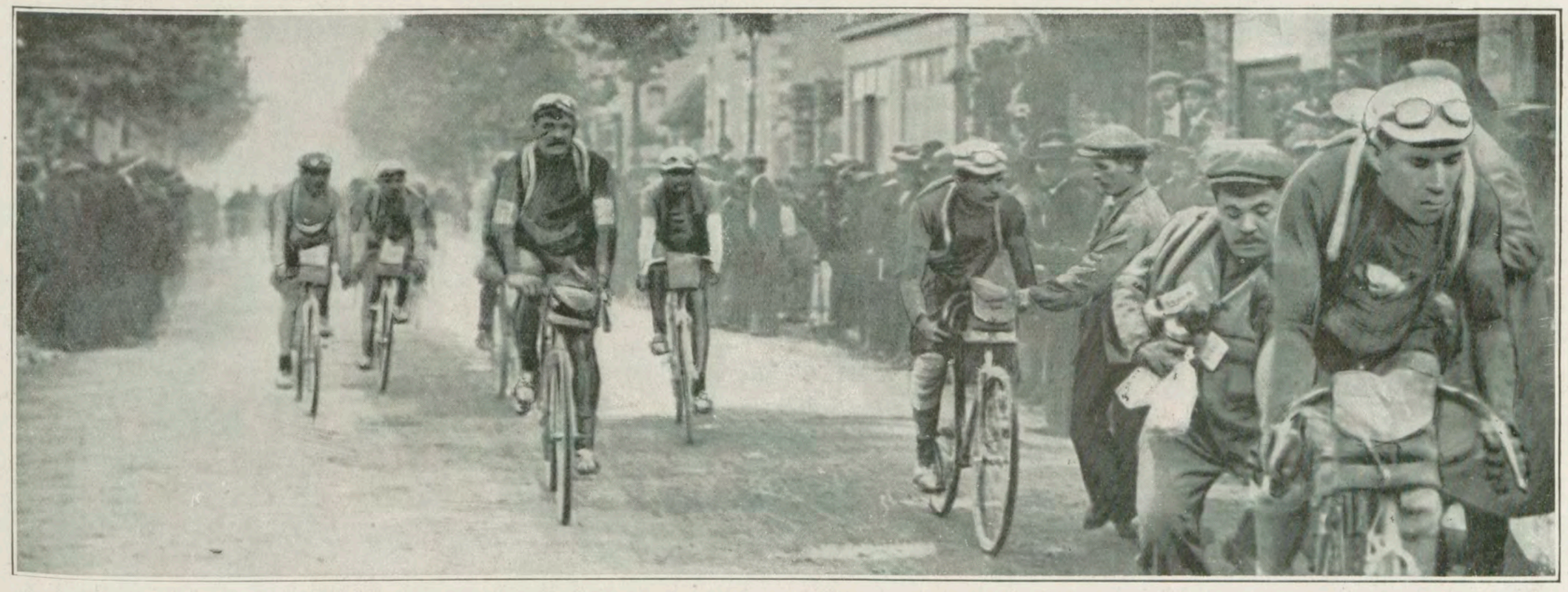
Masselis, vainqueur de la 2e étape, de même que Micheletto, vainqueur de la 1re, abandonna pendant Cherbourg-Brest.

LA 3e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE

La troisième étape du Tour de France restera mémorable dans les annales de l'épreuve de cette année pour deux raisons. La première, c'est qu'enfin le vainqueur est un Français et que nos représentants remontent légèrement dans le classement général. La seconde tient au nombre vraiment excessif d'abandons.

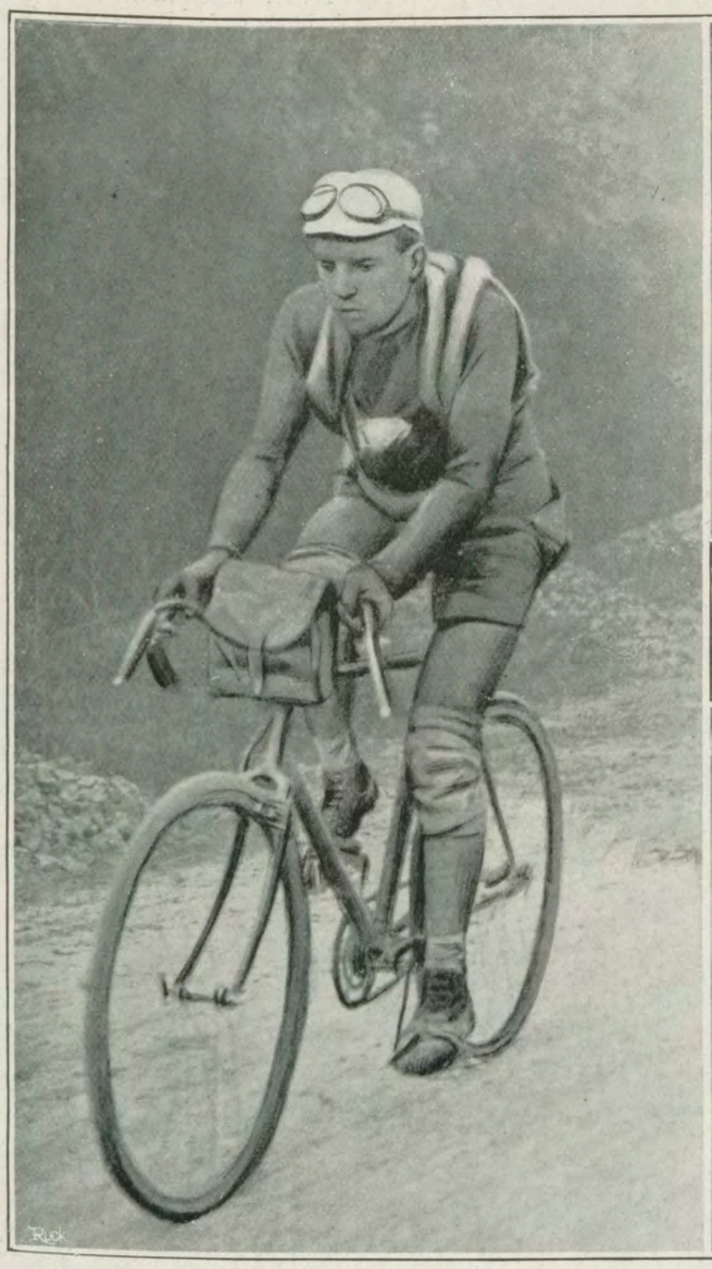
Pélissier est parvenu à gagner Cherbourg-Brest à l'emballage, précédant deux Belges, Defraye et Mottiat, que suivait Petit-Breton qui, sauf accident, semble avoir une première chance dans ce Tour de France. La course de cette année dépasse, de l'avis de tous, celles qui l'ont précédée. Elle présente des difficultés beaucoup plus considérables et il doit être le seul Français qui pourra rivaliser avec l'endurance et l'énergie des Belges. D'ailleurs, dans les 2e et 3e étapes, il fut merveilleux de cœur et d'entrain. S'il y a encore des pelotons, ce n'est certes pas de sa faute.

Au point de vue des abandons, nous avons enregistré ceux de Lapize, qui réellement n'est pas l'homme des efforts continus et qui abandonne dès qu'il s'agit d'une course très dure, comme le Tour de France ou Bordeaux-Paris, de Micheletto, 1er de l'étape du début, de Masselis, 1er de la 2e étape, et l'abandon de toute l'équipe La Française, à part Emile Georget qui tient à persévérer et à profiter de son excellent classement. Niedergang, Albini, Ménager et Charron se sont également décidés à ne pas continuer la course. Et, après la 3e étape, il n'y avait plus que 79 concurrents!



LE CONTROLE DE NANTES

La quatrième étape du tour de France, la plus longue, mesurait 470 kilomètres, sur le parcours Brest-La Rochelle. Le peloton de tête fut enfin moins nombreux : six hommes seulement arrivèrent ensemble, pour se partager les places d'honneur. Petit-Breton et Faber avaient été retardés par des crevaisons, à quelques kilomètres de l'arrivée.

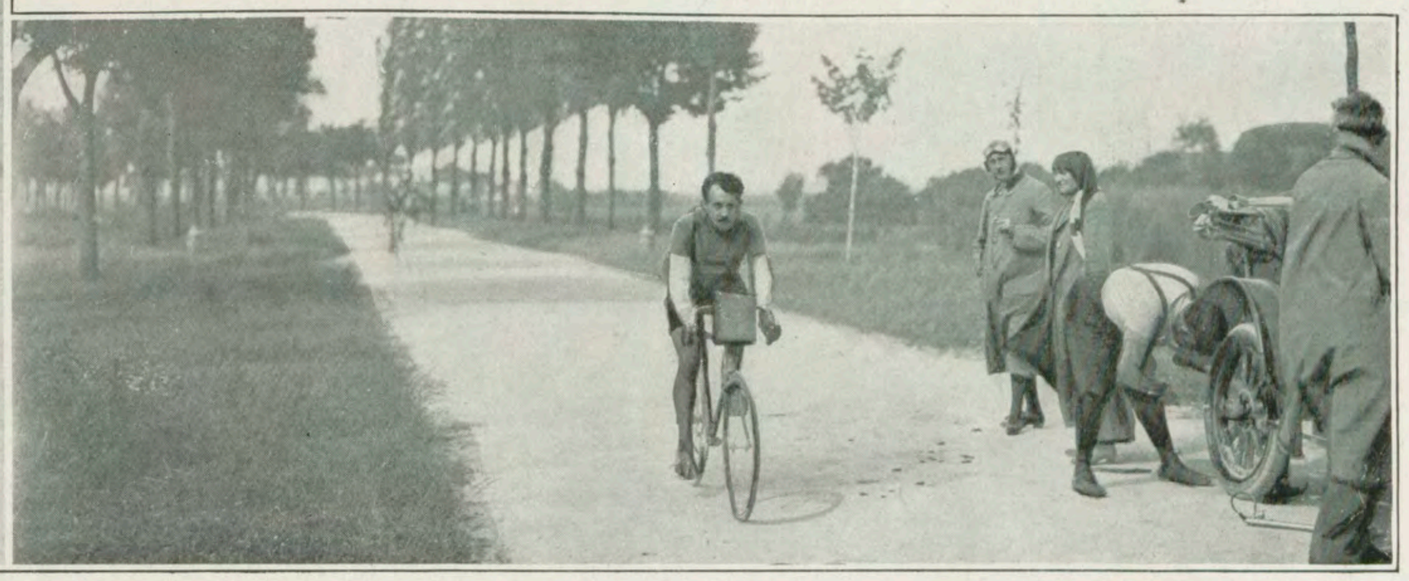


BUYSSE, 1er DE L'ÉTAPE

Buysse, 1er de Brest-La Rochelle, couvrant les 470 kil. en 16 h. 10 m. 16 s. (Bicyclette Peugeot.)

ENGEL ET LAMBOT PASSENT PETIT-BRETON

Tandis que Petit-Breton, qui se classera 10e, répare sur la route, Engel et Lambot le passent à quelques kilomètres de l'arrivée.



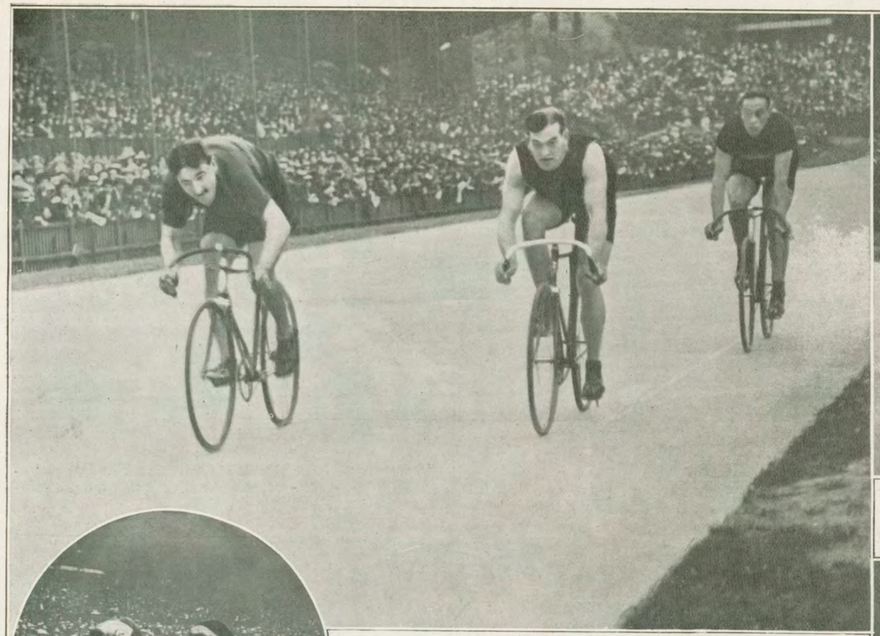
(Photographies de notre envoyé spécial.)

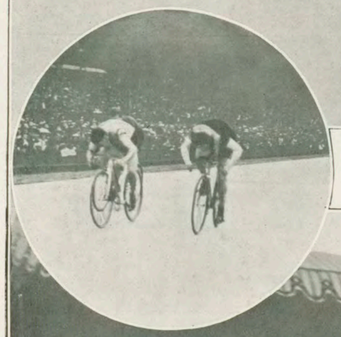
LA REVANCHE !

Petit-Breton, après avoir réparé, s'élance vers le but et à la satisfaction de constater que les automobiles aussi crèvent parfois.

LA 4e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE

L'étape Brest-La Rochelle était l'une des plus dures du Tour de France à cause de sa longueur. Il est même à craindre que certains des concurrents se ressentent par la suite des 470 kilomètres qu'ils ont dû couvrir, par un temps plutôt inclément, au moment où ils vont avoir à recourir à toute leur énergie pour les étapes des montagnes. 61 routiers seulement ont terminé le parcours. Voici, d'ailleurs, le tableau des abandons au cours des quatre premières étapes : 1re, 0 groupé, 29 isolés; 2e, 1 groupé, 9 isolés; 3e, 10 groupés, 7 isolés; 4e, 9 groupés, 14 isolés. Combien seront-ils les courageux qui reviendront à Paris ? Il convient de noter que, dans l'étape Brest-La Rochelle, le vainqueur, Marcel Buysse, a été pénalisé, par la suite, de 10 minutes, sur une réclamation, pour avoir changé une roue sans que la jante ait été brisée. Defraye est donc en tête du classement général, avec 4 m. 55 d'avance sur le second, Christophe, et 10 m. 4 s. sur le troisième Buysse. Celui-ci d'ailleurs, se vengea de cette pénalisation en remportant la victoire des groupés dans l'étape suivante sur le parcours La Rochelle-Bayonne. Les Belges, toujours maîtres de la situation, se laissent rejoindre cependant par plusieurs champions français, qui mettent toutes leurs espérances dans les étapes des montagnes. Jamais cependant la supériorité de nos voisins ne se montra d'une façon plus évidente que dans le début de ce Tour de France où ils firent merveille. On peut compter qu'ils seront encore là à l'arrivée.





LA DEMI-FINALE DE MORETTI

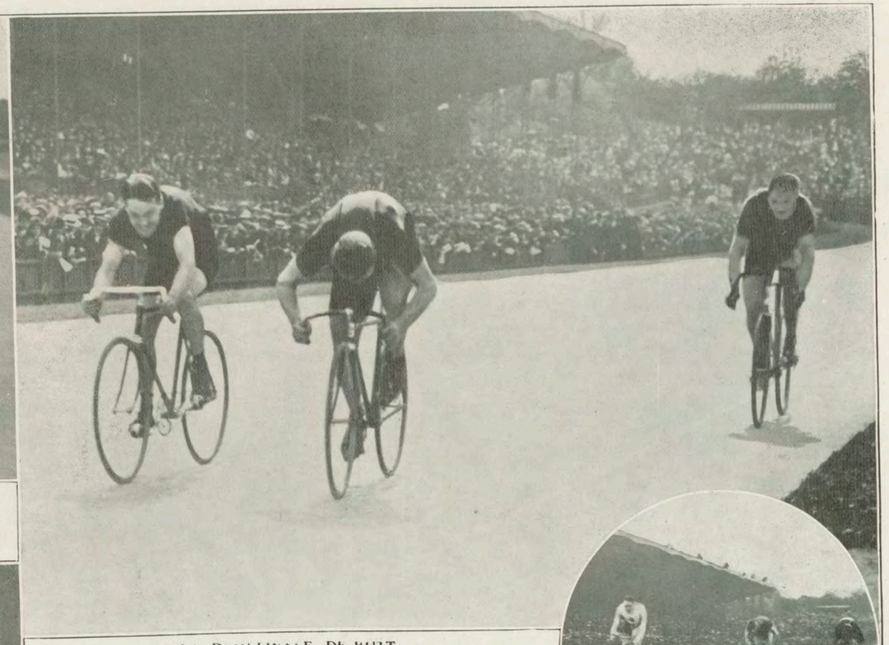
Contrairement à ce que chacun pensait, Hourlier fut éliminé dans sa demi-finale par Moretti qui le battit d'une demi-roue. Lorenz était troisième.

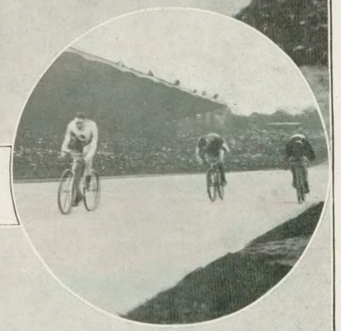
LES T

De gauche à droite : l'Anglais Bailey, mand Rutt, vainqueur du Grand Pri Grand Prix; le Français Tourrié.

AINQUEURS

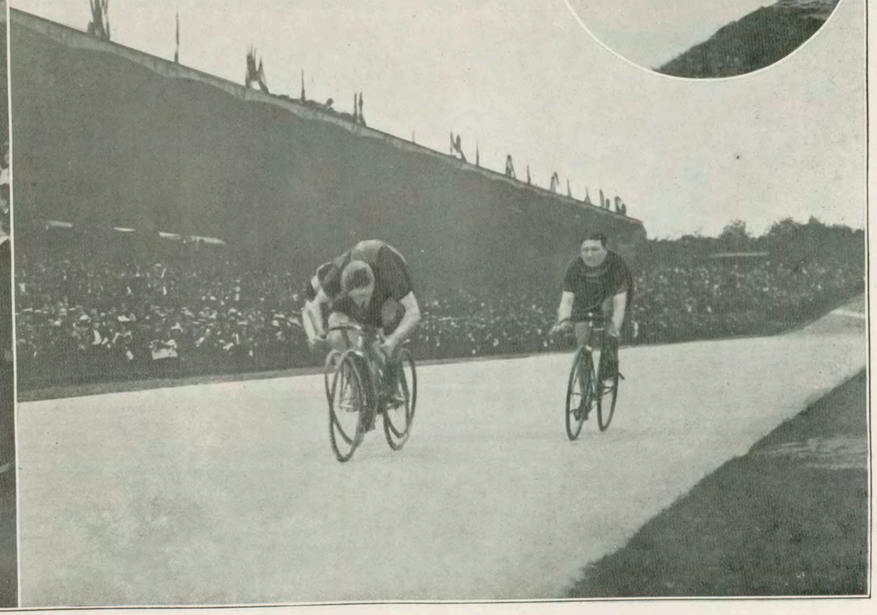
ueur au Grand Prix des Amateurs; l'Alle- Professionnels (pneus Continental) le "vrai" ueur du Grand Prix des Indépendants.





LA DEMI-FINALE DE RUIT

Rutt, dans sa demi-finale, a eu beaucoup de peine à triompher de Friol qui finit à un quart de roue, malgré le train rapide mené dès le départ par Dupré.



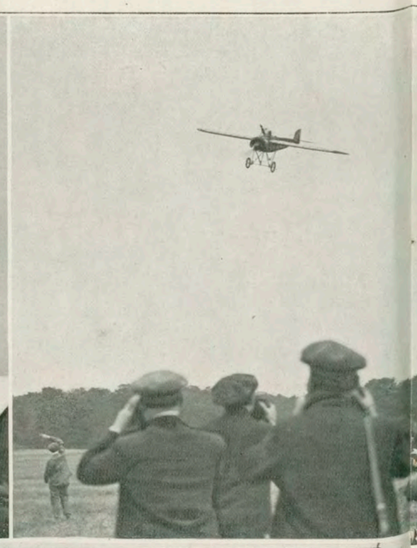
L'ALLEMAND RUTT GAGNE LE GRAND PRIX CYCLISTE

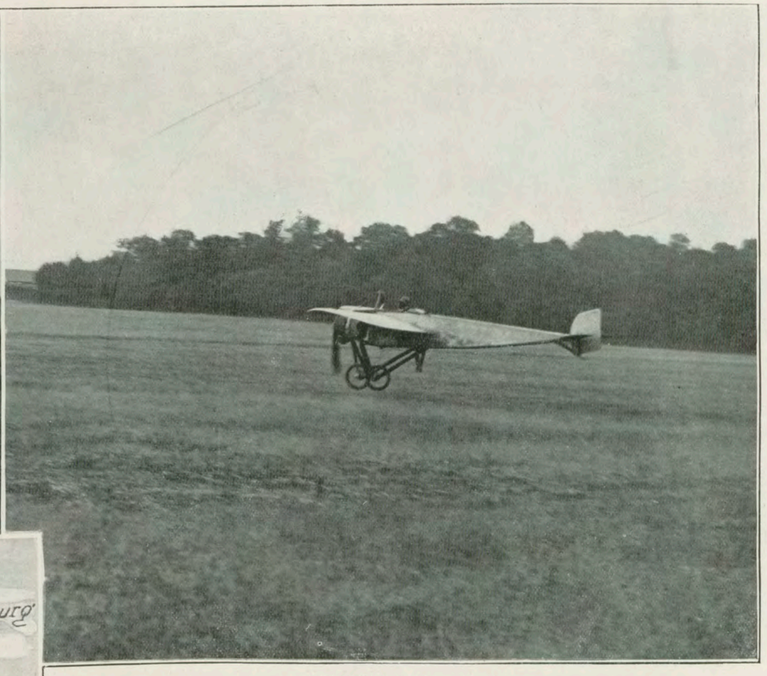
L'épreuve classique du Grand Prix cycliste a remporté un plus vif succès que d'ordinaire, grâce à M. Raymond Poincaré qui voulut bien honorer de sa présence cette solennité sportive. La fin de l'après-midi fut malheureusement gâtée par la pluie, mais stoïque, le Président de la République, intéressé par le spectacle, tint à rester jusqu'à la dernière course. Quoique bien nationale, cette séance ne permit pas à nos représentants de briller comme ils ont coutume. Et c'est à un Allemand, à un Anglais et à un Français (dans la catégorie des Indépendants il y a si peu d'étrangers) que M. Poincaré dut adresser ses félicitations. Rutt remporta une très remarquable victoire, résistant avec énergie à une attaque de Pouchois. Bailey, dans les amateurs, gagna pour la quatrième fois avec son habituelle aisance, battant l'Allemand Rode et le Hollandais Ulysse ; Cournier, enfin triompha dans les Indépendants, devant Piani et Régnier. Toutes les finales se disputaient sur 1.000 m. Les 200 m. les plus rapides ont été faits par l'Anglais Bailey en 12 s. 1/5. En bas, de gauche à droite : le premier tour de la finale du Grand Prix de Paris ; le président de la République, entouré de Mme Poincaré, du ministre de l'intérieur et Mme Klotz, du général Baudemoulin, de MM. Chassaigne-Goyon, président du conseil municipal, Dausset, Calli, Delanney, préfet de la Seine, Hennion, préfet de police, etc... etc... félicite les vainqueurs ; l'arrivée du Grand Prix de Paris ; en médaillon à gauche, la demi-finale où Pouchois battait Perchicot et Shurmann ; à droite, l'arrivée du Grand Prix des Amateurs, remporté par l'anglais Bailey.

LA VIE AU GRAND AIR

LE DERNIER COUP D'AILE

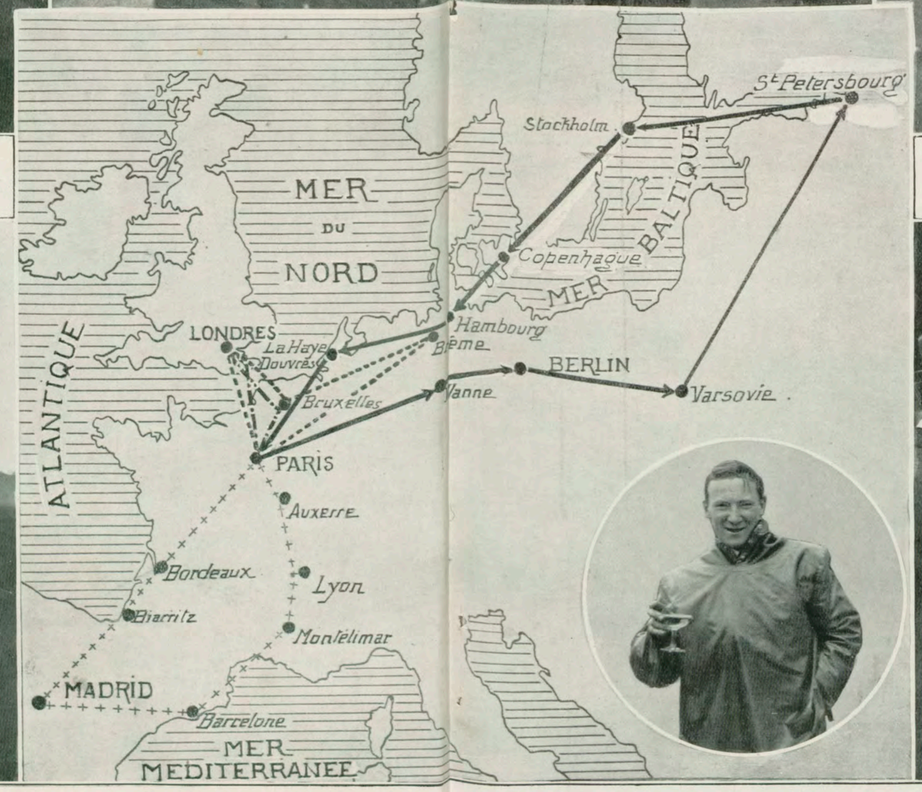
L'aviateur Brindejonc des Moulinais a terminé le 2 juillet son stupéfiant circuit de 5.000 kilomètres, sans le moindre incident, la moindre panne, avec une régularité de chronomètre.





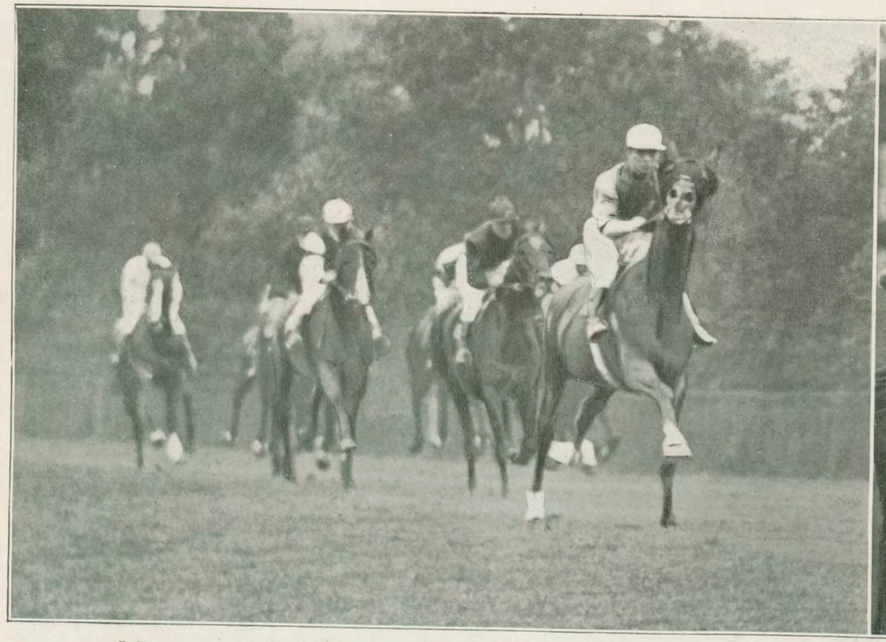
L'ATTERRISSAGE ULTIME

Brindejonc des Moulinais, le héros du plus colossal voyage aérien jusqu'ici accompli, vient se poser sur le sol de l'aérodrome Morane-Saulnier, à Villacoublay, au jour et à l'heure exacts indiqués depuis longtemps par lui.



LA FIN DU CIRCUIT DES CAPITALES DE BRINDEJONC DES MOULINAIS

Brindejonc des Moulinais, étant parti pour la Coupe de longue distance, avait réussi le voyage Paris-Berlin-Varsovie dans sa journée, soit 1.450 kilomètres. Puis, encouragé par ce beau début, il continuait : il se rendait d'abord à Saint-Pétersbourg, traversait les 250 kilomètres de la Baltique pour aller se poser à Stockholm, repartait pour Copenhague, atteignait la Haye et enfin revenait à Paris, ayant accompli 5.000 kilomètres en quinze jours, n'étant retardé que par les réceptions officielles et enthousiastes, organisées en son honneur. Son voyage entier fut fait selon ses prévisions. Jamais il n'eut à s'arrêter en cours de route ailleurs qu'aux endroits qu'il s'était fixés. Il ne descendit que sept fois en dehors de ses arrêts définitifs, pour se ravitailler. Cette épopée aérienne prouve la valeur du pilote, de l'appareil, du moteur et de l'hélice, qui tous combinaient leurs efforts pour émerveiller l'univers entier. La réception faite à Brindejonc des Moulinais, lors de son retour à Paris, le récompensa de ses peines et lui prouva qu'en France comme partout où il était passé, on sut admirer comme il convenait sa valeur et son héroïsme. Le Gouvernement a su, d'ailleurs, récompenser ce héros de vingt ans, en lui promettant la Légion d'honneur. Nous représentons, de gauche à droite, Brindejonc descendant de son appareil à Villacoublay, à son arrivée; la carte des voyages qu'il a accomplis, depuis le 1er janvier, à travers les capitales et le triomphateur recevant les félicitations les plus douces pour lui : celles de sa mère. *(Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière, magnéto Bosch, essence Automobiline et huile Avion D. F.)*



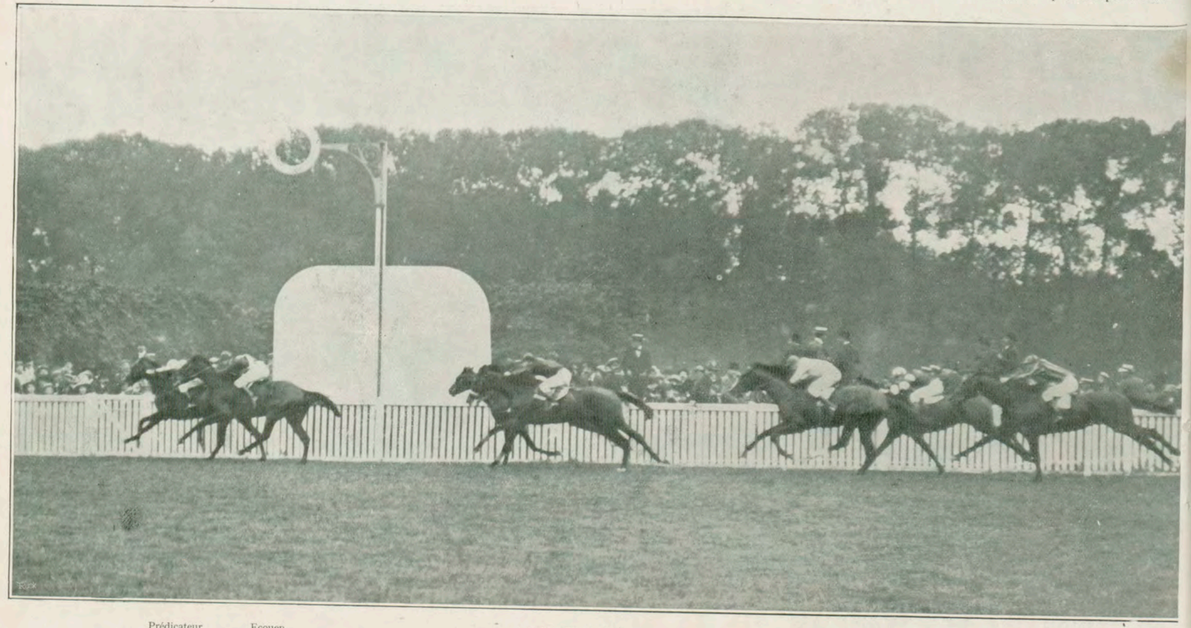
Foxling De Viris Banshee Prédicateur Amadou Lynx Eyed Zénith II

A 800 MÈTRES DU DÉPART

Neuf concurrents se sont présentés pour disputer le Prix du Président de la République ; dès le signal, Zénith II s'est élancé devant Amadou, Lynx Eyed, Prédicateur, Banshee, De Viris et Foxling. Brûleur fermait la marche.

PRÉDICATEUR APRÈS

Prédicateur avec le Prix du Président épreuve de 100.000 francs. il a triomphé de Vichy, et au printemps de cette



Prédicateur Ecouen Amadou De Viris Foxling Banshee Brûleur

PRÉDICATEUR GAGNE LE PRIX

Le Prix du Président de la République, doté d'un premier prix de 100.000 francs, plus un objet d'art, s'est disputé pour la dixième fois dimanche dernier à Maisons-Laffitte sur 2.500 mètres. Prédicateur, le cheval de quatre ans du baron Edouard de Rothschild, a eu facilement raison dimanche des trois ans Ecouen et Amadou.

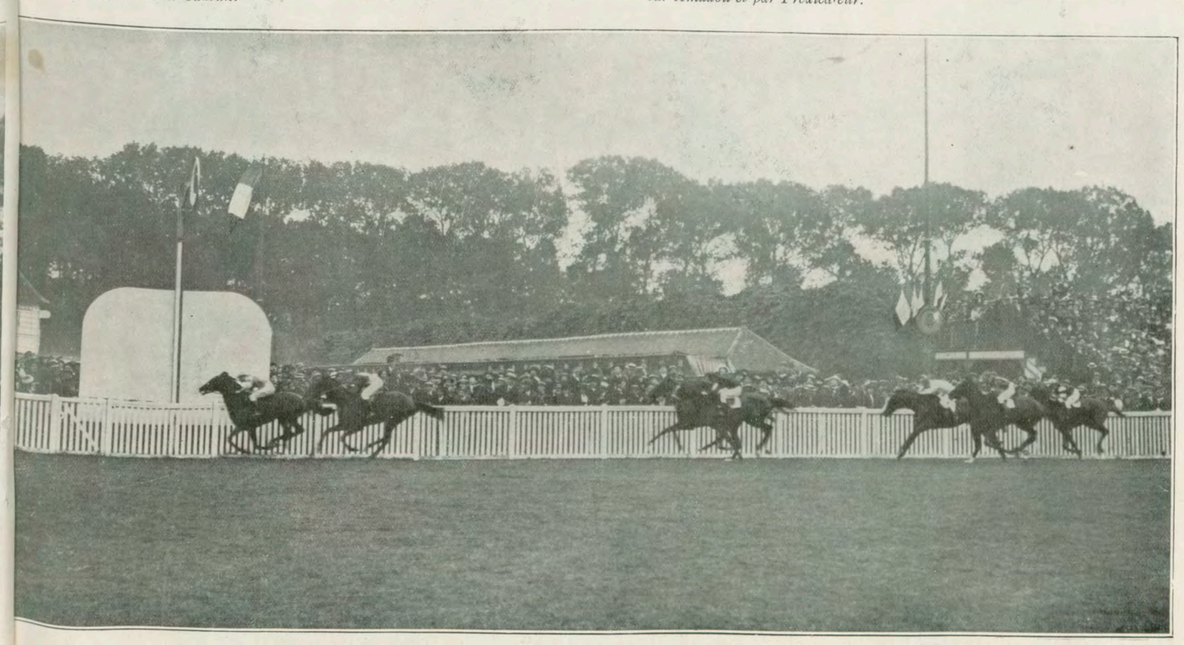
SA VICTOIRE

de la République remporte sa troisième en effet l'an dernier dans le Grand Prix année dans le Prix du Cadran.

Foxling Brûleur Ecouen De Viris Banshee Amadou Zénith II

DANS LE TOURNANT DE LA SEINE

Dans le tournant de la Seine, Zénith II avait toujours le commandement; il précédait Amadou, Banshee, Prédicateur, De Viris, Ecouen et Foxling, Brûleur, dernier, peinait visiblement. A l'entrée de la ligne droite, Zénith II et Banshee étaient rejoints bar Amadou et par Prédicateur.



Prédicateur Ecouen Amadou De Viris Foxling Brûleur Banshee

DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

A gauche, les concurrents à l'entrée du pesage; Prédicateur, vigoureusement poussé par O'Neill, se détache, Ecouen se lance à sa poursuite. A droite, l'arrivée. Prédicateur l'emporte de trois-quarts de longueur sur Ecouen. Amadou parvient à prendre la troisième place, sur De Viris, le vainqueur du Prix du Président, en 1912.

LES CONCURRENTS DU MATCH DE GOLF FRANCE-AMÉRIQUE

A la Boulie, s'est disputé, les 30 juin et 1er juillet, le match de golf France-Amérique entre les quatre meilleurs professionnels américains et les quatre meilleurs professionnels français. Nos représentants ont remporté une très belle victoire, gagnant tous les matches. En haut, de gauche à droite, les joueurs américains : Mac Dermott, Brady, Smith, Mac Namara. En bas, de gauche à droite, les golfers français : E. Laffitte, Gassiat, Tellier, Massy.

LE MATCH DE GOLF FRANCE-AMÉRIQUE

Le match France-Amérique de golf nous a vengé de l'échec que nos représentants avaient essuyé aux Championnats d'Angleterre. Il se disputait sur deux journées. Le concours commençait par des parties à 4 balles ; les Français Massy et L. Tellier jouaient contre les Américains Mac Namara et Mac Dermott ; les Français E. Laffitte et J. Gassiat contre les Américains Smith et Brady.

Dans la matinée, Massy et Tellier conservaient la tête constamment et finissaient le parcours avec 3 trous d'avance ; ils maintenaient leur marque l'après-midi, finissant avec 3 trous d'avance et 2 à jouer. Gassiat et Laffitte, au contraire, terminaient la matinée avec 2 trous de retard, mais, l'après-midi, ils rattrapaient leur retard et gagnaient, comme l'autre équipe, par 3 trous d'avance et 2 à jouer. La première journée donnait donc 2 points aux Français dans ce match en 6 points.

Le second jour, se disputaient quatre parties de deux joueurs (singles), qui comptaient chacune pour 1 point : Laffitte (Français) battait Mac Dermott par 3 et 2 trous d'avance ; Louis Tellier (Français) triomphait de Smith par 6 et 4 trous ; Gassiat (Français) battait Brady par 5 et 3 trous ; Massy (Français) battait Mac Namara par 2 et 1 trou. Le succès ne pouvait donc être plus complet. Ce match fut disputé de bout en bout et les Français ne doivent qu'à leur énergie et à leur patience d'avoir vaincu leurs redoutables rivaux. Ce résultat est une preuve des progrès faits pour ce beau sport encore si nouveau en France, cependant.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ AU TOUR DE FRANCE

Notre prochain numéro double mensuel qui paraîtra le 2 août sera consacré au *Tour de France cycliste*. Cette formidable épreuve qui se déroule en ce moment avec un succès sans cesse grandissant, est suivie, de bout en bout, par l'un de nos photographes. Chaque semaine, nos lecteurs trouvent des photographies de tout le parcours, mais dans notre numéro du 2 août, ils auront le cinématographe complet de la course, depuis le départ jusqu'à l'arrivée, avec pour chaque étape un article du vainqueur, sans oublier une grande étude, dûe au premier du classement général. Ce véritable album ne sera vendu qu'*un franc*.

LE NUMÉRO D'AUJOURD'HUI

L'abondance de l'actualité nous a obligé à paraître aujourd'hui sur 22 pages, et à donner en outre un supplément de 4 pages, indispensable à ceux qui assisteront au *Grand Prix de l'A. C. F.* Malgré ces pages supplémentaires, le prix du numéro n'est pas augmenté, car nous voulons, avant tout, être agréable à nos lecteurs, sans qu'ils puissent nous reprocher de négliger les événements d'actualité.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Le Pentathlon

On vient de disputer à Reims une épreuve d'athlétisme réservée aux officiers, et qui s'appelle le Pentathlon. Si jamais elle devient populaire, vous pouvez être certains qu'elle le sera sous le nom de « Pantalon » moderne. La foule aime les mots qui signifient quelque chose, et pour elle Pentathlon ne signifie rien.

Ce Pentathlon se compose de cinq épreuves qui sont : le tir au pistolet ou au revolver, l'escrime, la natation, le steeple-chase hippique et le cross-country.

Il est certain qu'on a voulu mettre en valeur moins les qualités athlétiques des concurrents que ce que nous pourrions appeler leurs qualités athlétiques appliquées. Toutefois, si l'on ne peut nier l'utilité de la natation, de la course à pied, et du tir, on se demande si l'épreuve d'escrime est bien une épreuve utilitaire pour un officier.

Notez que je ne dis pas de mal de l'escrime (Dieu m'en préserve, ne fut-ce qu'à cause des escrimeurs qui seraient gens à me pourfendre) c'est un sport athlétique excellent, qui développe les qualités de sang-froid, de décision, de coup d'œil. Mais à quoi, utilitairement parlant, peut-elle servir à un officier sur le champ de bataille ? Je ne vois pas deux officiers ennemis s'abordant l'épée à la main et faisant assaut devant leurs troupes. Le sabre, pour la cavalerie, est une arme utilitaire. L'épée ne l'est point. C'est un simple bâton de commandement, pas davantage.

Le steeple-chase hippique n'est pas discutable en tant que course utilitaire, mais, pour le classer, il faudrait le faire disputer à tous les concurrents sur le même cheval, ce qui n'est guère pratique. Si non, comme les concurrents sont classés, d'après les points que leur valent les refus, dérobades, chutes de leur monture, il est certain que celle-ci compte pour beaucoup dans le classement. Les officiers de cavalerie qui ont un cheval à eux sont encore responsables de leur bête : si elle est mal dressée, c'est en partie de leur faute. Mais le malheureux officier d'infanterie, à qui l'on fournit d'office un cheval, le pénaliserez-vous, si ce cheval se refuse à sauter, alors que l'officier ne demande pas mieux ?

Comme quoi il est bien difficile d'établir un classement exact en matière aussi complexe. Est-ce à dire qu'il ne faut pas encourager de telles tentatives ? Bien au contraire, c'est en remuant des idées qu'on remue des hommes.

WHIPPER.

CYCLISME

Le 20e Grand Prix

Rutt fut le meilleur

On l'a dit, il faut le redire : le Grand Prix de Vincennes est le sommet de l'année cycliste. Tout s'y rattache et s'y subordonne.

Tout ce qui vient avant lui le prépare et l'annonce; tout ce qui vient après lui peut bien le consacrer, ou mieux le confirmer; il ne saurait l'infirmer, ni l'effacer, tout au plus le ternir.

L'homme qui a inscrit son nom au glorieux palmarès, à côté de ceux des Banker, des Morin, des Bourrillon, des Jacquelin, des Meyer, des Ellegaard, des Kramer, et tout ce que le monde de la pédale « a produit de vaillants », cet homme-là n'aurait-il à son crédit que cet unique exploit — hypothèse absurde — vivra au « livre de mémoire » parmi les rois de la roue.

Le 20e Grand Prix a donc continué l'heureuse tradition. Il y a même ajouté : le chef de l'Etat, M. Poincaré, qui estime que rien de ce qui fait vibrer l'âme populaire ne lui saurait être étranger, a tenu à donner au plus populaire de nos sports la consécration de sa visite. Il est venu à Vincennes, accompagné de Mme Poincaré.

L'intérêt du meeting s'annonçait très vif : noms familiers, Hourlier, Friol, Dupré; noms plus nouveaux, Schurman, Lorentz; noms de revenants, cet extraordinaire Walter Rutt, héros de tant de Six Jours, quatre fois second du Grand Prix, qui n'avait pas paru devant nous depuis longtemps et qui avait grandi dans l'absence.

Dans la première demi-finale, on avait placé avec Dupré, Rutt et Friol, les deux sprinters, rapprochement discutable, dont le résultat pouvait être et a été, d'écarter de la finale un des deux hommes qui avait le plus de titres à y figurer. L'histoire de la course est simple. Dupré mène, jusqu'au dernier virage où Rutt, se dégageant, fonce vers le but, pressé par Friol qui le remonte... pas tout à fait : au poteau, le terrible Allemand garde 20 centimètres d'avance.

La seconde demi-finale, qui met aux prises Perchicot, Shurman et Pouchois, nous fait assister, pendant un tour et demi, à la plus extravagante gymnastique : sur-place, crochets, zig-zag, etc. L'effort est tardif et brusque, dans la ligne droite, on voit le maillot tricolore se relever en protestant, ce pendant que Pouchois et Shurman passent le poteau, dans cet ordre, très rapprochés : sifflets, charivari; longue delibération, à la suite de laquelle, pour des raisons qu'il serait trop long d'expliquer, le jury prend le sportif parti de faire recourir l'épreuve, et le résultat reste le même : Pouchois, parti en tête, s'y maintient; Perchicot réussit à le remonter, à se mettre à son niveau, mais dans une deuxième détente, Pouchois prend les quelques centimètres qui lui assurent la victoire. Shurman assez près.

Dans la troisième demi-finale, où se rencontraient Lorentz, Hourlier et Moretti, notre représentant était grand favori : « Il vaut dix contre un », affirme près de moi un bon juge. Est-ce faute de tactique, ou excès de confiance ? Toujours est-il que dans le moment où le Français semblait gagner, l'Italien, sprinter redoutable aux meilleurs, revient, dans un rush vertigineux, coiffer le Français sur le poteau.

Et c'est la finale qui réunit Rutt, Pouchois, Moretti. Celui-ci mène le dernier tour, anxieusement suivi de l'Allemand que le Français suit comme son ombre. Au milieu du virage, Rutt se penche; il est parti. C'est la ligne droite où les trois hommes entrent en éventail : l'Allemand est en tête maintenant; Pouchois, qui a eu la bonne place comme Friol, l'attaque comme Friol, le remonte comme Friol, à moitié, mais, comme Friol, toujours, il ne passe pas, et c'est l'homme des Six Jours qui, devant la foule électrisée, devant le Président intéressé, coupe la ligne d'arrivée, premier, par une demi-longueur.

Encore une fois, c'est le papier, le papier tout simple, la forme publique qui avait raison, en désignant Rutt, l'athlète vraiment complet, le vainqueur de dix rencontres récentes, contre les plus subtils raisonnements des coupeurs de cheveux en quatre.

PAUL HAMELLE.

ESCRIME

Kirchhoffer

Le maître disparu fut le plus illustre représentant du fleuret français

Les armes française, en perdant Kirchhoffer, ont perdu le plus illustre de leurs représentants, celui qui semblait résumer en lui toutes les admirables qualités de l'escrimeur, et dont le nom restera éternellement attaché à l'histoire héroïque de l'escrime, à côté des Vigeant, des Mérignac et des Jean-Louis !...

Kirchhoffer était un exécutant unique !... Personne jamais ne le surpassa... Il était l'âme même de l'escrime, et l'escrime elle-même, tant il savait, avec toutes les prodigieuses ressources de son magnifique tempérament ardent, batailleur, acharné, composer un assaut, puis décomposer, phrase par phrase, l'étonnant et merveilleux chef-d'œuvre que son génie s'était plu à édifier, sous les yeux éblouis du public, à qui toutes les infinies nuances, les plus imperceptibles intentions de cet art subtil du fleuret semblaient, tout d'un coup, et par l'effet magique de sa lame, si compréhensibles dans leur admirable simplicité, qu'il les pouvait goûter, miraculeusement, les saisir et les admirer ! C'est ce qui faisait sans doute l'immence popularité de Kirchhoffer, et non seulement en France, mais dans le monde entier, car il parcourut l'Europe et les Amériques, triomphalement, faisant sonner haut, partout, la gloire de son art et le prestige de notre race ! L'arme au poing, partout, il imposa, victorieusement la grande, la belle escrime française, qu'il était qualifié plus que personne, pour représenter : car le maître Kirchhoffer était doublement français, puisque alsacien, et Berlin fut la seule ville qui jamais ne figura sur ses itinéraires, malgré les pressantes sollicitations et le pont d'or qu'on lui fit pour s'y rendre !

LE MAITRE KIRCHHOFFER.

L'escrime était comme un langage divin que Kirchhoffer aurait imaginé pour mettre son art à la portée de tous les peuples... et, en somme, c'était comme s'il avait réussi à faire comprendre le français au monde !.. Le monde entier, reconnaissant l'acclama ! Célèbre avant même de partir au régiment, Kirchhoffer commença, à vingt-deux ans, de moissonner les plus admirables trophées ! Vigeant semblait l'avoir modelé, sculpté, génialement à son image. Sa première rencontre avec Pini, en 1897, fut une stupéhante révélation, et la consécration immédiate d'une maîtrise que tout le monde avait depuis longtemps prédite ! Premier prix du Tournoi de l'Exposition de 1900, il enlève, en 1902, entre autres choses, la grande médaille d'or du roi d'Italie.

Trois ans après, à son apogée, il est sacré, d'une façon éclatante, définitivement, champion de France et champion du monde !

Nous avons tous aussi présents à la mémoire les fameux matches franco-italiens et les duels légendaires de Kirchhoffer et de Lucien Mérignac contre Pessina et Vega..., où nos illustres compatriotes se couvrirent de gloire, l'épée à la main ! Il serait trop long de citer encore les innombrables assauts soutenus par Kirchhoffer contre tous les plus grands champions, et dont chacun fut un événement ! C'est comme une épopée qu'il écrivit, du bout de sa lame, et qu'il fit, si l'on peut dire, contresigner par tous les rois et tous les princes devant lesquels il accepta de tirer...

Un jour, toute cette gloire, toute la pure beauté de cette fantastique carrière, qui jamais ne sera égalée, s'effondrèrent sur un lit de douleur... Ce fut le dernier combat que livra notre grand Kirchhoffer, combat héroïque et poignant de l'homme contre l'implacable maladie que la tragique destinée, tout à coup, venait de faire dresser devant cet invincible !... Désespérément, avec toute l'énergie farouche de sa volonté, avec toute la puissance surnaturelle d'une foi inébranlable, sans une défaillance, Kirchhoffer soutint la lutte ! mais la partie était trop inégale !... De toutes parts les escrimeurs s'étaient levés pour venir apporter à leur maître, l'appui spontané de leur affection et de leur estime... Des amis de toujours, Breittmayer et Chevillard, organisèrent, pour lui, le grand assaut du Nouveau-Cirque, et René Lacroix, par les « Armes », recueillit l'obole de tous ceux qui n'avaient pu venir, eux-mêmes, assister à cette grandiose poussée du peuple entier de l'escrime, dont l'unanimité devant le malheur restera la plus touchante et la plus réconfortante manifestation d'un monde où tant de gens de cœur n'avaient pas, jusqu'alors, toujours su s'accorder...

Hélas !... Kirchhoffer n'est plus ! son souvenir, du moins, restera, ineffaçable, dans l'histoire de l'escrime française !... Il fut un génie et aussi un homme de cœur... volontaire, il soutint sans défaillir, ses idées jusqu'au bout, avec toute la franchise, toute la droiture et toute la sincérité de son âme de preux chevalier français, sans peur et sans reproches, comme Bayard, sous l'égide de qui, à Stanislas, je l'ai connu, et j'avais appris à l'aimer !

JOE BRIDGE.

Poignée de nouvelles.

— Le Tournoi de Londres a été brillamment gagné par René Carrère suivi de nos compatriotes : Bichard, Dubourdieu et Jean Lacroix.

— Par équipes, à ce même tournoi, nos hommes, commandés par Bernard Gravier, remportèrent la victoire sur toute la ligne.

— Deux magnifiques tournois se disputeront à Gand, puis à Ostende, à la fin de ce mois. La France y sera représentée.

VOIR LE PROCHAIN NUMÉRO DE *LA VIE AU GRAND AIR* CONSACRÉ AU COMPTE RENDU DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

GOLF

Les grands tournois

Le Match France-Amérique et le Championnat de France

GRACE à l'initiative de l'Union des Sociétés de Golf de France, et en particulier à l'activité de son dévoué président, M. Pierre Deschamps, le monde des golfeurs a assisté, au début de la semaine dernière, à l'une des plus jolies épreuves internationales qui se soient jouées en France. Il s'agissait, en effet, d'opposer aux quatre meilleurs professionnels américains les quatre meilleurs professionnels français.

L'équipe américaine, dont le capitaine était Alex Smith, deux fois champion d'Amérique, s'annonçait formidable

La France lui avait opposé les quatre meilleurs champions, les quatre premiers du Championnat national professionnel :

Arnaud Massy (La Nivelle), Louis Tellier (La Boulie), Jean Gassiat (Chantilly), Eugène Laffitte (Biarritz).

Le match se jouait de la façon suivante :

Le premier jour. — Deux parties de Foursome à deux balles ; deux Américains contre deux Français.

Le deuxième jour. — Quatre parties ensemble sur 36 trous en match play ; un Américain contre un Français.

Le premier jour donna lieu à une superbe lutte entre les équipes qui étaient ainsi composées :

Massy et Tellier contre Mac Dermott et Mac Namara ; Jean Gassiat et Eugène Laffitte contre Brady et Alex Smith.

Les Français ont eu les honneurs de la première journée et s'assurèrent deux points sur les six.

Dans la matinée, Massy et son partenaire tenaient constamment la tête et finissaient le parcours avec 5 trous d'avance; au contraire, Gassiat et Laffitte, qui avaient perdu le premier trou, finissaient avec deux trous de retard sur leurs adversaires. Dans l'après-midi, Massy et Tellier maintenaient toujours leur avance qu'ils poussaient même un moment jusqu'à 4 trous, pour finir brillamment avec 3 coups d'avance et 2 à jouer.

Gassiat et Laffitte rattrapaient avec beaucoup de brio leur retard du matin et terminaient comme l'autre équipe en gagnant aussi par 3 coups d'avance et 2 à jouer.

Les concurrents, aussi bien les Américains que les Français ont montré des qualités hors ligne, et l'on ne pouvait désirer un plus beau spectacle de sport que celui qu'ils ont offert. Les uns comme les autres ont fait des coups de longueur d'une portée et d'une précision étonnantes, et leurs coups roulés furent merveilleux. Ils rentrèrent parfois leur balle dans le trou de plus de 10 mètres, entre autres Mac Dermott et Alex Smith rentrèrent leur balle en la jouant avec leur mashie, d'en dehors du green.

Le second jour vit encore une victoire française; nos quatre professionnels s'assurant le meilleur sur chacun des adversaires, Tellier battait Alex Smith par 6 et 4, Gassiat battait Brady par 4 et 3, Laffitte battait Mac Dermott par 3 et 2, Massy battait Mac Namara par 3 et 1.

Tellier fit une partie magnifique et joua un golf très serré et très sûr. Ses coups roulés furent également excellents.

Jean Gassiat, qui revient parfaitement en forme, nous fit assister à ce jeu simple et efficace qui le mit en vedette l'an dernier. Laffitte silencieux pour une fois, s'appliqua de son mieux et réussit parfaitement dans le style brillant que chacun lui connaît. Il avait cependant à faire à forte partie, puisqu'il luttait contre Mac Dermott le champion d'Amérique.

Massy, de son côté après, avoir pris 4 trous d'avance le matin vovait subitement pâlir son étoile, et s'énervant un peu arrivait au 13e avec 1 de retard, mais le grand joueur de classe se fit de nouveau sentir et remettant son handicap passager, il reprenait vite le meilleur et s'assurait la victoire au 17e green avec une avance de 3 trous.

Je note entre tous le superbe drive de Massy au 14e dont la balle un peu déviée au départ vers la gauche était allée sous les arbres vers la fin de la pente. Le coup semblait impossible à jouer, mais il s'en tira supérieurement en jouant en haut et à gauche du green avec un effet qui l'amena à 1 m. 50 du trou.

Au 17e où il gagna le match, il joua un coup superbe de son grand fer, qui du milieu de la montée le plaça à 0 m. 75 du trou.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

Cette épreuve a remporté cette année un succès complet, et, je n'ai jamais vu autant de spectateurs qu'à la finale qui s'est jouée samedi dernier sur les links de la société de golf de Paris, à la Boulie.

Vingt-quatre concurrents s'étaient fait incrire, mais malheureusement, l'élément français était en nombre tout à fait restreint et seuls quelques jeunes, qui d'ailleurs promettent beaucoup, avaient affronté la lutte contre la coalition étrangère ; c'étaient MM. Vagliano, François de Bellet, Fauquet-Lemaitre, et Senn. Par contre, l'Angleterre avait envoyé ses meilleurs défendeurs : MM. Hilton, champion d'Angleterre amateurs, Blackwell, lord Charles Hope, et M. Lassen ; et les Américains s'étaient inscrits en très grand nombre.

Les éliminatoires virent la défaite des Français, la chose était prévue. M. Vagliano, cependant fournit une très bonne partie contre M. Stucklen, et M. de Bellet se défendit vaillamment contre M. H. Schmidt. Le fait le plus extraordinaire fut la défaite de M. Hilton par M. J. Stearns de New-York. M. Hilton joua en grand joueur, mais eut le tort de trop s'énerver de la lenteur avec laquelle son adversaire jouait. Celui-ci, en effet, avant chaque coup s'exerçait deux ou trois fois, pour ne pas dire plus, mesurait la distance, et jouait, au bout de trois ou quatre minutes. M. Blackwell fut éliminé par M. Lassen après un match très disputé,

Dans les demi-finales, lord Charles Hope battit son adversaire M. Inslee par 3 et 2, tandis que M. Lassen se débarrassait assez facilement de M. Cannon par 6 et 5, laissant ainsi en présence deux Anglais pour conquérir le trophée.

Cette finale fut des plus intéressantes et donna lieu à un des matches les plus passionnants que l'on ait jamais vus sur les links de la Boulie. Dans la matinée, à la fin du premier tour, lord Charles Hope avait 5 trous d'avance, mais dans l'après-midi, M. Lassen sans ce décourager remontait ce lourd handicap et arrivait à égaliser au 15e. Ce fut dès lors une lutte sévère. Les trois derniers trous furent partagés. Au 18e, M. Lassen eut un beau geste, et donna le coup roulé à lord Hope bien que la balle de celui-ci fut à environ 75 centimètres du trou. Au 19e, le drive de M. Lassen va dans la banquette, à droite, sous les arbres ; il s'en sort remarquablement bien, d'un superbe coup de lofting mashie, mais malheureusement sa balle est arrêtée par les petites banquettes défendant le green, dont il se sort encore très bien et arrive en 3 à 1 m. 50 du trou.

Lord Charle Hope arrive en 2 sur le green, mais un peu loin, et son coup roulé le porte à côté du trou presque de façon à barrer le trou à M. Lassen. Celui-ci touche la balle de son adversaire et manque son pot.

La place me manque malheureusement pour donner quelques appréciations sur le vainqueur lord Charles Hope, un jeune homme de vingt ans à figure sympathique et de grande allure. Son jeu, quoique moins puissant que celui de M. Lassen, est très souple et très agréable à suivre.

PIERRE GUYARD.

TENNIS

Les championnats de Wimbledon

L'invincible Wilding.

EMPRUNTANT l'appréciation d'un grand critique anglais, sur les Championnats du monde du Stade Français, on peut dire, que malgré l'absence de joueurs français, le tournoi de Wimbledon a été un grand succès.

C'est l'Amérique, cette fois qui est venue lutter contre la vieille Angleterre et Maurice-E. Mc Laughlin a remporté la palme sur les 116 engagés du Championnat simple. Dès les premières rencontres il avait conquis les faveurs du public anglais par son jeu tout d'attaque et sa grande modestie.

Quarante-huit heures après son arrivée sur le sol anglais, il rencontrait Roger Barret, un vieil habitué des Tournois de Wimbledon, et cette première victoire fut peut-être la plus difficile à conquérir. La demi-finale jouée contre Parke, l'espoir anglais, attira une foule énorme, qui fut désappointée, car Parke fut trop gêné par le service de Mc Laughlin, pour jamais espérer gagner la partie. Dans l'autre demi-finale Doust, par les balles courtes dont il a le secret, étonna tellement O. Kreuzer que celui-ci ne fut que l'ombre de lui-même.

La finale fut pour l'Américain, un galop d'essai et son succès facile lui valut la cote extraordinaire de 2 contre 1 pour le challenge round du lendemain contre Wilding.

Mais on se laisse toujours trop aller à l'impression au tennis et les solides qualités de l'Australien, que nous avons pu applaudir dernièrement à Paris, lui ont permis, cette fois encore, de conserver son titre. Le service de Mc Laughlin fut au début gênant mais le revers de Wilding est assez sûr pour répondre à n'importe quelle attaque et alors qu'au début on pouvait hésiter sur l'issue de la rencontre, après chaque jeu l'Australien devenait plus sûr de lui, résistant au 3e set à une attaque de Mc Laughlin et triomphant facilement par 8-6, 6 3, 10-8.

WILDING

En doubles, la paire allemande Rehe-Kleinsroth a échoué au port. Après une série de victoires, relativement faciles, ils éliminent dans la finale Parke et Beamish, mais ont semblé désorientés contre la vieille combinaison Roger Barret et Dixon qui conservent leur titre par 6-2, 6-4, 4-6, 6-2. On se souvient que ces deux derniers joueurs avaient, l'année dernière ravi le trophée à Decugis et Gobert.

Le championnat de dames et le double mixte ont perdu beaucoup de leur intérêt par l'abandon de Mrs Lacombe. La tenante de l'année dernière, reçut jeudi, une balle dans l'œil et dût, malgré tout son courage, renoncer à terminer la finale du mixte contre Hop Crisp et Mrs Tuckey et abandonner le challenge round du simple dames contre Mrs Lambert Chambers.

La foule est venue, plus nombreuse que jamais, assister à ces belles rencontres et on estime que le jour de la finale plus de 10.000 spectateurs se pressaient autour du « center court » Depuis 1905 lorsque H. L. Doherty rencontra Brookes, il n'y avait pas eu pareille affluence.

JACQUES QUELLENNEC.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 13 JUILLET, — *Motocyclisme.* — Amiens. — Grand Prix de l'A. C. F. (motocyclettes).

DIMANCHE 13 JUILLET. — *Cyclisme.* — Tour de France ; Etape, Perpignan-Aix-en-Provence.

DIMANCHE 13 JUILLET. — *Hippisme.* — Auteuil (Prix Aguado).

MARDI 15 JUILLET. — *Cyclisme.* — Tour de France : Etape Aix-en Provence-Nice.

JEUDI 17 JUILLET. — *Cyclisme.* — Tour de France ; Etape Nice-Grenoble.

JEUDI 17 JUILLET. — *Hippisme.* — Maisons-Laffitte (Prix Moulins-la-Marche).

SAMEDI 19 JUILLET. — *Cyclisme.* — Tour de France : Etape Grenoble Genève.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 30 JUIN AU 2 JUILLET

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 30 JUIN. — La Haye. — Brindejonc des Moulinais vole de Copenhague à la Haye, couvrant 720 kilomètres.

MERCREDI 2 JUILLET. — Villacoublay. — Brindejonc des Moulinais vole de la Haye à Villacoublay 400 kilomètres, terminant le raid Paris, Varsovie, Saint-Pétersbourg, Stockholm, Copenhague, La Haye, Paris, soit au total 5 000 kilomètres.

CYCLISME

MARDI 1er JUILLET. — *Tour de France, 2e étape, Le Havre-Cherbourg (364 kil.)* : 1. Masselis en 12 h. 20 m 6 s. ; 2. Petit-Breton, 3. Defraye, 4. Buysse.

JEUDI 3 JUILLET. — *Tour de France 3e étape Cherbourg-Brest (405 kil.)* : 1. Pélissier en 13 h 58 m. 45 s. ; 2. Defraye, 3. Mottiat ; 4. Petit-Breton.

SAMEDI 5 JUILLET. — *Tour de France, 4e étape, Brest-La Rochelle.* (470 kil.) : 1. Buysse, en 16 h. 10 m. 16 s. ; 2. Defraye, 3. Mottiat

COURSE A PIED

DIMANCHE 6 JUILLET. — Stockholm. — Jean Bouin bat le record du monde de l'heure, couvrant 19 kilomètres 21 mètres.

DIMANCHE 6 JUILLET. — Croix Catelan. — *Prix Ravaut* (2 0 mètres) : 1. Failliot, 2. Tissier, 3. Moreau. — *Prix Roosevelt* (1 827 mètres) : 1. Lauvaux, 2. Vigiaux, 3. Heuet.

HIPPISME

LUNDI 30 JUIN. — Auteuil — *Prix Sigan* (haies, 30.000 francs 4.000 mètres) : 1. Galafron, à M. James Hennessy (A. Carter) ; 2. Piper P. M. gag. 57 francs ; pl. 32 fr. 50, 31 francs.

DIMANCHE 6 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — *Prix du Président de la République* (100.000 francs, 2.500 mètres) : 1. Prédicateur, à M. J. C. Watson (O'Neill) ; 2. Ecouen ; 3. Amadou. P. M. gag. 34 fr. 50 ; pl. 16 fr. 50, 17 francs, 31 francs.

GOLF

MARDI 1er JUILLET. — Golf-Club de Paris. — *Match Franco-Américain.* — Eugène Laffitte bat J. Mac Dermott par 3 et 2 trous d'avance ; Louis Tellier bat A Smith, par 6 et 4 trous ; Jean Gassiat bat M. J. Brady, par 5 et 3 trous ; Armand Massy bat Tom Mac-Namara par 2 et 1 trous.

SAMEDI 5 JUILLET. — Golf-Club de la Boulie. — *Le Championnat de France amateurs* est gagné par Lord Ch. Hope devant M. E.-A. Lassen.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs la Table des Matières de la *Vie au Grand Air* du premier semestre 1913. Cette table sera envoyée gratuitement à tout abonné qui nous la demandera, et contre 0f fr. 25 en timbres-poste à tout lecteur non abonné.

LORD HOPE APRÈS LE 8e TROU

Après avoir pris 5 trous d'avance dans la matinée, Lord Hope se laisse rejoindre au 14e trou, puis au 18e. Nous le montrons jouant un coup de fer qui le porte au 9e green.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE AMATEUR DE GOLF

LORD HOPE

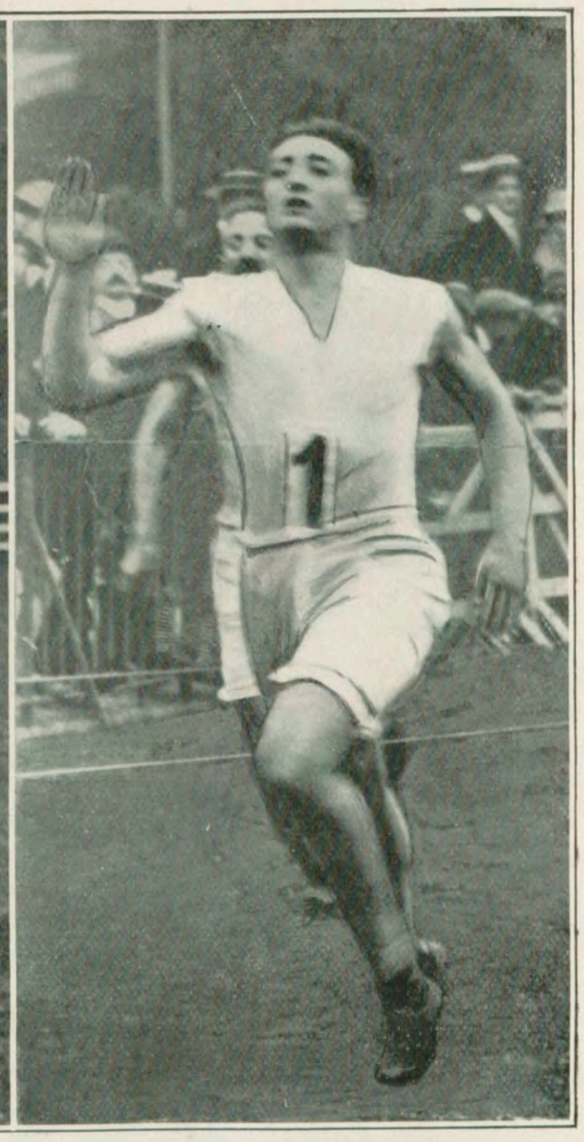
Le championnat de France de golf amateur a été gagné par Lord Charles Hope qui parvint à triompher de M. Lassen, après une partie splendide.

M. LASSEN AU DÉPART DU 10e

M. Lassen égalisa avec Lord Hope au 14e trou, puis ce dernier gagna le 15e, les deux suivants furent partagés et le 18e remit les deux matcheurs à égalité. L'issue de la partie entre ces deux champions fut impossible à prévoir jusqu'à la fin.

M. LASSEN

Il fallut jouer un coup supplémentaire. Alors que la boule de son adversaire était près du « put », M. Lassen vit la sienne s'arrêter au bord et jugea inutile d'insister.

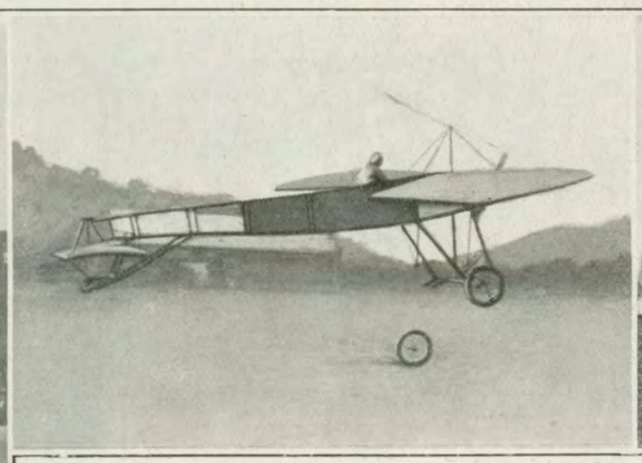


LA JOURNEE DU ROOSEVELT

La classique épreuve du Roosevelt s'est disputée dimanche dernier sur le terrain du Racing-Club de France, à la Croix Catelan. La victoire revint au Chalonnais Lauvaux (à gauche) qui couvrit les 4.827 mètres en 15 minutes 7 s. 3/5. Vignaud se classait 2e devant Dumonteil. Au milieu, les concurrents au second tour du Roosevelt ; à droite : Failliot qui a remporté le Prix Ravaut devant Tissier et Moreau, couvrant les 200 mètres de l'épreuve en 24 secondes.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le Suédois Harleman qui vient de battre le record du saut à la perche, à Stamford Bridge.

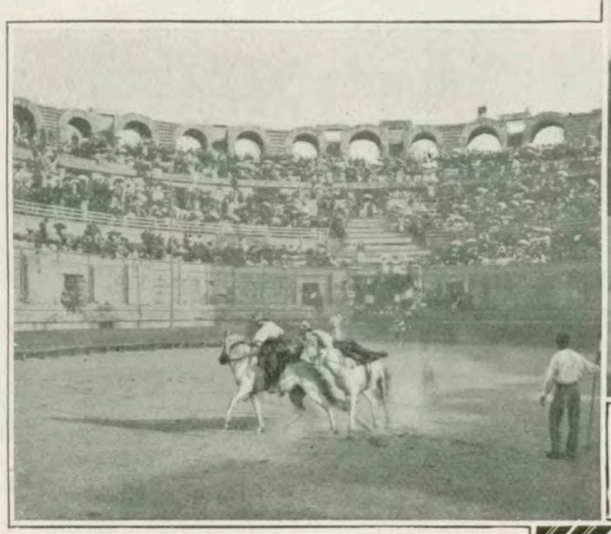


Curieux instantané pris au moment où Taddeoli perd une roue de son train d'atterrissage en quittant l'aérodrome de Berne.

Quelques concurrents des régates du Sport Nautique de la Gironde, qui viennent de se disputer à Bordeaux.

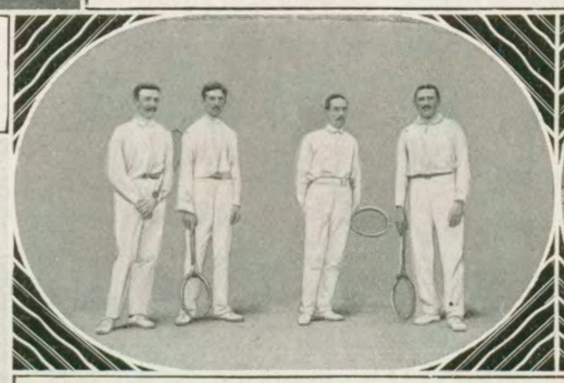
L'aviateur Bosano, qui va disputer prochainement le Jeton d'Or, ainsi que la Coupe Michelin.

L'excellent aviateur Gilbert, (à gauche) sur son Morane-Saulnier (hélice Chauvière) a volé de Londres à Paris sans escale en 3 h. 15 m. malgré un vent violent qui l'a fait dévier de son chemin.



Le jeu des écharpes, tel que le pratiquent les gardians de la Camargue aux arènes d'Arles.

L'arrivée d'Arnaud, vainqueur du 300 mètres, au cours de la réunion d'athlétisme du lycée du Havre.



Les vainqueurs du Championnat militaire de tennis de Reims. De g. à dr. : MM. d'Harcourt, Sorelly, Desmons et Wallace

Vue générale du Camping, organisé dernièrement, à l'Isle-Adam, par le Touring Club et le Camping Club de France.

Domenge s'est attribué à Marseille le titre de champion de France des 50 kilomètres derrière entraîneurs.

Le capitaine Rey s'est tué le 2 juillet, près d'Epernay, alors qu'en compagnie du sapeur Bouchayer, il se rendait d'Etampes à Châlons.

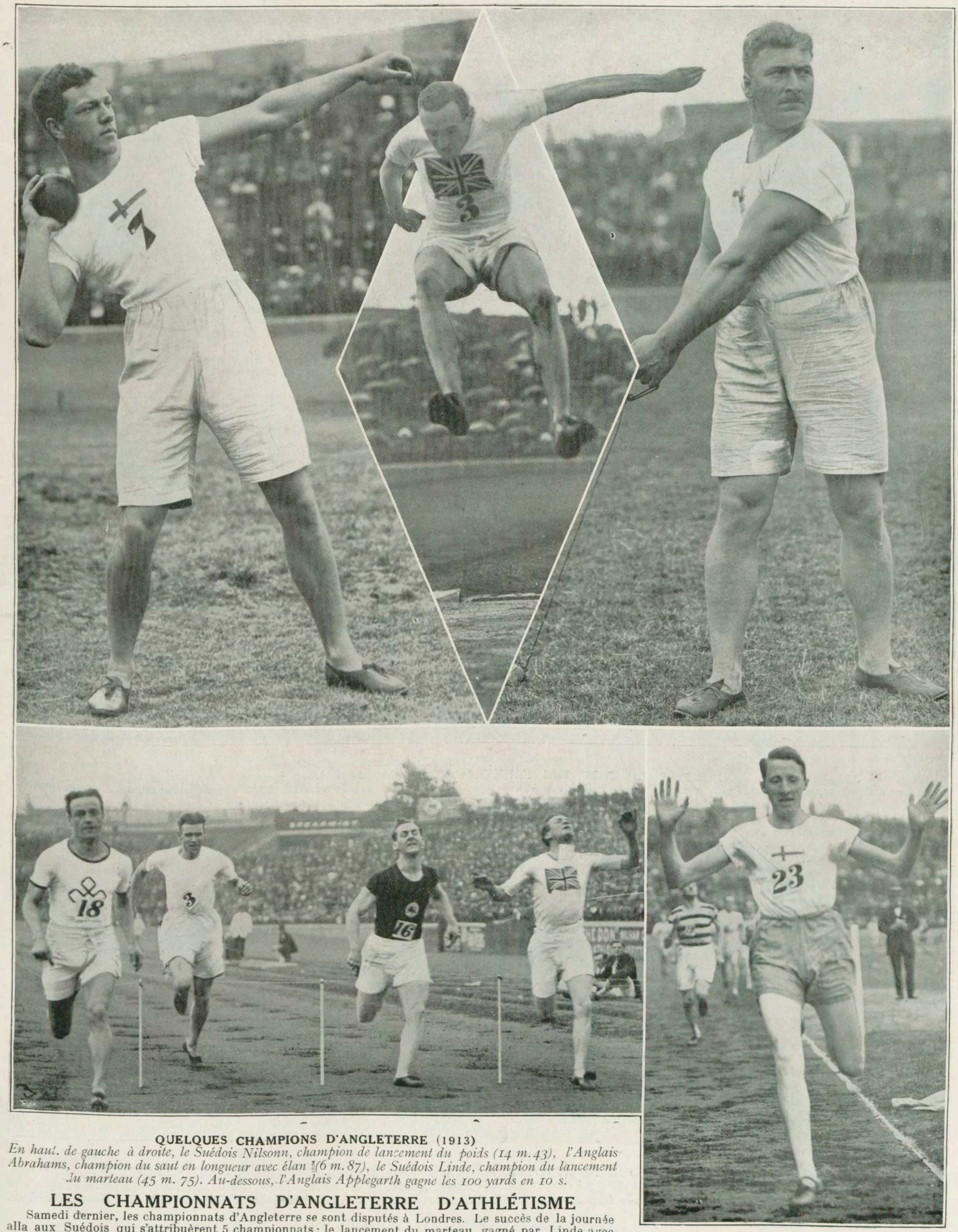
L'aviateur Parisot s'est tué le 29 juin à Liège, en tombant de 15 mètres de haut. Dans sa chute, il tua deux spectateurs.

Le jeune aviateur Raoul Jourjon évoluant aux environs de Miramas, sur un nouveau monoplan très rapide.

L'aviateur Divetain évoluant sur son hydro-aéroplane, au-dessus de la statue de Napoléon à Cherbourg, pendant le passage de M. Poincaré dans cette ville, alors qu'il se rendait en Angleterre.

La réception de Brindejonc des Moulinais à l'Aéro Club de France. De gauche à droite : MM. Deutsch (de la Meurthe), Péan de Saint-Gilles, J. Schneider, Brindejonc des Moulinais, Saulnier, Général Hirschauer.

Alphand sautant à la perche, au cours de la fête de l'Union Sportive Marocaine qui s'est déroulée à Casablanca, sous la présidence du général Ditte, Alphand remporta la majorité des épreuves.



QUELQUES CHAMPIONS D'ANGLETERRE (1913)

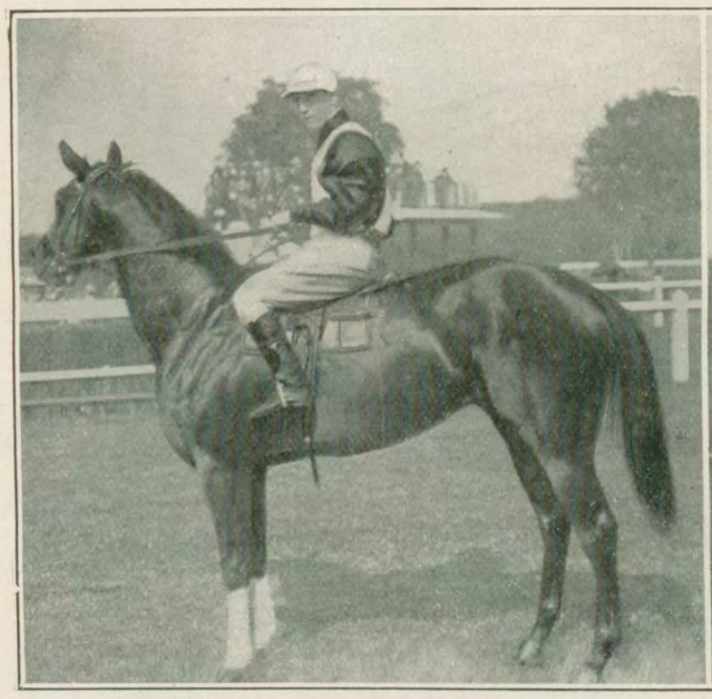
En haut, de gauche à droite, le Suédois Nilsonn, champion de lancement du poids (14 m. 43), l'Anglais Abrahams, champion du saut en longueur avec élan (6 m. 87), le Suédois Linde, champion du lancement du marteau (45 m. 75). Au-dessous, l'Anglais Applegarth gagne les 100 yards en 10 s.

LES CHAMPIONNATS D'ANGLETERRE D'ATHLÉTISME

Samedi dernier, les championnats d'Angleterre se sont disputés à Londres. Le succès de la journée alla aux Suédois qui s'attribuèrent 5 championnats : le lancement du marteau, gagné par Linde avec 45 m. 75 ; le mille, gagné par Lander, en 4 m. 25 s. 4/5 ; le saut à la perche, gagné par Gille (3 m. 67 s.) ; le lancement du poids, gagné par Nilsonn, avec 14 m. 43 et le demi-mille, gagné par Wide, en 2 m, 3/5. Les Anglais ne se partagèrent que 7 championnats.

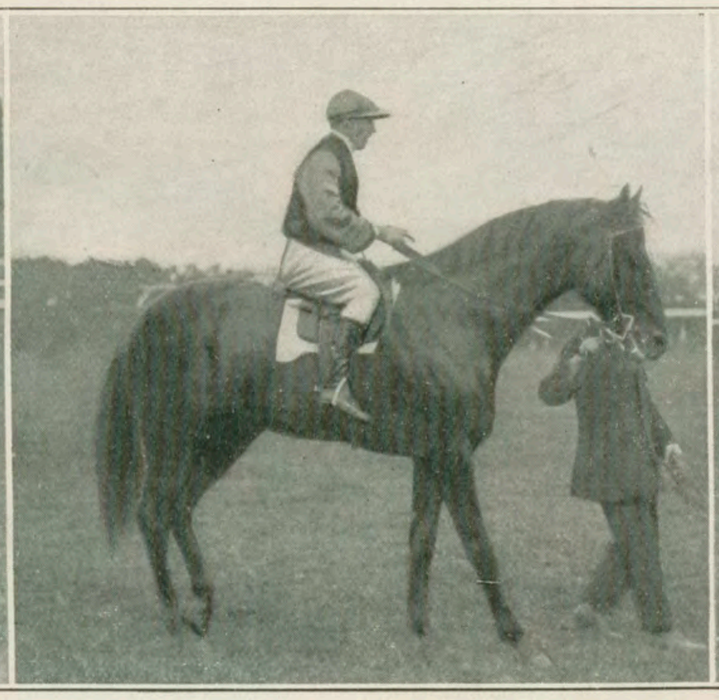
LE CHAMPIONNAT DU MILLE

Le championnat du mille a été gagné par le Suédois Lander, qui a couvert les 1.609 m. en 4 m. 25 s. 4/5.



JUNTA

Junta à M. Ch. Carrol (O'Neill) a remporté le Prix de Pierrefonds le 1er Juillet à Compiègne.



TOR DI QUINTO

Tor di Quinto, à M. A. V. Le Grix (G. Clout), vainqueur du Prix Crémorne, le 2 juillet, au Tremblay.

HIGHLY

Highly à M. Edmond Blanc (Marsh) a remporté le Prix The Frisky-Matron, le 2 juillet au Tremblay.

Highly. Torch. Amiante. Salicorne. Bobine.

L'ARRIVÉE DU PRIX THE FRISKY-MATRON (900 mètres 4.000 francs.)

Dès le lever des rubans, Amiante et Highly se sont détachées; Highly se trouvait bientôt seule en tête, elle l'emportait facilement sur Torch et Salicorne qui fournissaient un bon effort à la fin. Bobine se classait quatrième à trois quarts de longueur de Salicorne.

Mavourneen. Potinier. At Home. Silvano. Moïna. Miette. Roma.

LE PRIX D'ESSAI DES POULAINS ET POULICHES (800 mètres, 5.000 francs). — Maisons-Laffitte, 3 juillet.

Le départ a été donné dans de bonnes conditions aux dix-huit concurrents. At Home, Miette, Mavourneen, Moïna, Potier, Maître et Seigneur, Silvano sont partis les premiers: Miette se détachait à l'entrée de la ligne droite et l'emportait d'une longueur et demie sur Maître et Seigneur. Moïna se classait troisième.

LES DÉBUTS DES DEUX ANS

La génération de 1911 a fait ses premiers débuts à Compiègne le 1er juillet. Le Prix de Pierrefonds, qui réunissait un lot très plaisant, est revenu à Junta, une pouliche d'origine américaine excellente, puisque sa mère est une propre sœur de Domino, l'un des meilleurs chevaux de l'autre côté de l'Atlantique. Le lendemain, au Tremblay, se disputaient le Prix The Frisky-Matron et le Prix Cremorne réservés, le premier aux pouliches, le second aux poulains.

HIPPISME

A propos des obstacles

La facilité des parcours entraîne la diminution des chutes.

La période des grandes épreuves est maintenant à peu près close; nous allons pouvoir nous recueillir et revenir sur certains faits que, par suite de la succession rapide des événements, nous avons été forcés de négliger.

Nous nous occuperons aujourd'hui des courses d'obstacles; c'est un sujet que nous avons souvent laissé dans l'ombre, non pas parce que nous le dédaignons, mais parce qu'il nous éloigne de la préoccupation dominante qui fait graviter nos pensées autour de la question de l'élevage.

Or, tous les gens de bonne foi le reconnaîtront avec nous : la classe et la qualité, qui doivent être le but des efforts de l'éleveur, jouent un rôle bien effacé dans la valeur des sujets d'obstacles. C'est cette particularité essentielle qui a valu aux courses d'obstacles, la qualification usitée de « sport illégitime ».

Mais il faut savoir vivre avec son temps et ne pas enfermer ses conceptions dans des formules toutes faites. Il faut se rendre à l'évidence et constater que le sport illégitime est en train de se rapprocher de plus en plus du sport légitime. Les courses d'obstacles ne sont pas encore tout à fait des courses plates; mais il ne s'en manque pas de beaucoup et il ne faudra bientôt qu'un petit effort pour faire complètement disparaître de nos pistes de steeple-chase, les modestes accessoires qui semblent subsister par un pur effet de la négligence des préposés au bon entretien de l'hippodrome.

La démonstration de cette évolution du steeple-chasing nous a été fournie récemment de façon péremptoire par les deux plus grandes épreuves de la spécialité. Le 22 juin, dans le Prix du Président de la République, vingt-quatre concurrents se sont présentés sous les ordres du starter; après un parcours de 4.500 mètres, parsemé de seize obstacles, ces vingt-quatre concurrents sont passés devant la tribune du juge. Il n'y avait eu aucune chute, aucun incident.

Dans un bel élan d'enthousiasme, le public applaudit chaleureusement au magnifique dressage de ces chevaux. C'était là un premier mouvement très compréhensible; cependant, à la réflexion, on s'apercevait que le lot, disparate comme celui de tout handicap, comprenait non seulement selon l'expression consacrée, l'élite de nos steeple-chasers mais aussi un certain nombre de raccommodés ou de clients de prix à réclamer. Il apparaissait ainsi un peu exagéré d'assigner à l'habileté des concurrents ce que l'on pouvait tout aussi bien attribuer à la facilité du parcours.

L'autre jour, dans le Grand Steeple-Chase de Paris, même spectacle admirable : douze partants, 6.500 mètres, vingt-quatre obstacles; aucune chute ne se produit.

Si nous voulons pousser plus loin nos investigations, envisageons les steeples militaires, qui ont été disputés à la suite de chacune de ces grandes courses; on sait que, dans ces sortes d'épreuves, les concurrents, cavaliers et chevaux, connaissent peu, ou même ne connaissent pas le parcours; aussi, entre le départ et l'arrivée, le déchet atteint généralement la proportion de la moitié. Or, dans le prix Turenne, sur douze partants, un seul est tombé; dans le prix Général O'Connor, sur dix-huit partants, trois seulement sont tombés.

Ajoutons, pour mémoire, que, dans le steeple-chase handicap, couru à la fin de la journée du Grand Steeple, il n'y a eu aucune chute parmi les onzes concurrents.

A ces exemples, on pourra opposer quelques accidents graves, tels que celui de Beuzy Gloë se cassant deux jambes au saut de la double barrière dans le prix des Drags. Mais il est impossible de voir dans un pareil cas une conséquence de la sévérité des obstacles; on doit même reconnaître qu'il faut à un cheval une certaine dose de bonne volonté pour arriver à se briser les jambes sur un obstacle dont la partie solide, atteint à peine quatre-vingts centimètres de hauteur.

Puisque nous en sommes sur les chiffres, rappelons les dimensions des incidents du parcours d'Auteuil, parcours qui est généralement considéré comme l'un de nos plus sévères.

La rivière des tribunes a 4 m. 30 de largeur; celle du huit, 4 m. 20. Le mur en pierres, le talus en terre, les haies et les claies ont 1 m. 10 de hauteur; la double barrière comprend une haie de 1 m. 20 de hauteur, enserrée entre deux barres situées à une hauteur de 0 m. 80; le brook se compose d'un ruisseau, large de 2 m. 40, précédée d'une barrière inclinée qui atteint une hauteur de 0 m. 90; enfin, le bull finch possède un talus, haut de 0 m. 80, surmonté d'une haie qui, avec ses 0 m. 60 de hauteur, est plutôt là pour faire illusion, car les chevaux se contentent de la traverser.

Ces dimensions ont été prises dans un Album du parcours du Champ de courses d'Auteuil, qui a paru en 1906. Sont-elles encore exactes aujourd'hui? Il serait difficile de l'affirmer. Ce qu'on peut dire, c'est que les chutes à la rivière des tribunes étaient assez fréquentes, il y a quelques années; on a décidé alors, d'aménager à nouveau l'obstacle, en se bornant, assura-t-on, à refaire les abords, sans modifier les proportions. Depuis cette réfection, les chutes sont devenues excessivement rares.

Le même phénomène vient de se passer plus récemment à propos du mur en pierres: et c'est ainsi qu'on peut voir maintenant des pelotons de vingt-quatre chevaux franchir, sans incident, cet obstacle qui avait autrefois la réputation d'être le plus dangereux du parcours.

Nous n'exagérions donc qu'à moitié en assurant, au début de cette chronique, que les courses d'obstacles s'acheminaient, de jour en jour, vers la transformation en courses plates.

Si nous prenons les deux extrêmes de l'évolution dont le point de départ est représenté par les cross-countries du temps jadis et l'aboutissement, par les simples courses plates, nous sommes forcés de reconnaître que la plus grande partie du chemin est déjà accomplie: nos steeple-chases actuels ressemblent beaucoup plus aux secondes qu'aux premiers.

Ces cross-countries d'autrefois étaient des randonnées à travers la campagne; le starter indiquait aux cavaliers rangés sous ses ordres, un clocher lointain autour duquel ils devaient aller virer avant de revenir à leur point de départ. Les concurrents s'élançaient, coupant au plus court et franchissant les obstacles les plus sévères plutôt que de s'attarder à les contourner. Un semblable sport exigeait, de l'homme et de l'animal, un ensemble de sang-froid, d'audace et de circonspection; il s'adressait aux qualités morales aussi bien qu'aux capacités physiques.

En transportant les épreuves d'obstacles sur les hippodromes, il ne pouvait être question de leur conserver leur caractère primitif. La grande préoccupation devait être de laisser subsister cette admirable représentation de la vie, qui constituait leur essence, et de ne pas aboutir peu à peu à la simple reprise du manège.

RENÉ RIONDET

Le Prix du Président de la République

Prédicateur est le meilleur.

Voici dix ans que le Prix du Président de la République a été couru pour la première fois. Il avait été gagné, pendant ces neuf premières années, six fois par un trois ans et trois fois par un représentant des générations antérieures. La victoire de Prédicateur, en marquant un point de plus à l'actif des vétérans, tend à rétablir l'équilibre. On s'était étonné un moment de l'avantage persistant des jeunes, et on avait même songé à modifier, à leur détriment, l'échelle des poids primitivement admise et considérée comme normale. Il semble pourtant que la fréquence de leurs succès s'explique très naturellement par ce fait, que leur camp est le mieux fourni, qu'il y a plus de choix, parmi eux, que dans celui des vétérans qui, nécessairement avec le temps, se dégarnit. Tous les bons trois ans, à cette date, sont encore debout, et, de l'autre côté, une bonne partie des sujets de première place a disparu. Parmi les trois ans ayant gagné le Prix du Président, on relève les noms de deux gagnants du Grand Prix et d'un gagnant du Derby; mais à une exception près, je ne vois aucun quatre ans gagnant des deux mêmes courses classiques qui l'eût jamais disputé. Le lot des trois ans est donc généralement mieux composé, et doit être normalement mieux composé que celui des vétérans. Le contraire aussi, bien entendu, peut se produire par exception. Il est arrivé et il arrivera très souvent que les meilleurs trois ans, après l'effort donné dans le grand prix, seront incapables d'affronter à si bref délai une lutte nouvelle. Le hasard jouera toujours, naturellement, un très grand rôle dans la composition des lots. Est-ce une circonstance bien singulière que celle qui a provoqué cette année l'absence de concurrents tels que Dagor et Baldaquin, les deux meilleurs sujets de l'année, très probablement, méconnus tous les deux par leurs écuries respectives, et, deux mois avant la course, jugés indignes d'y figurer?

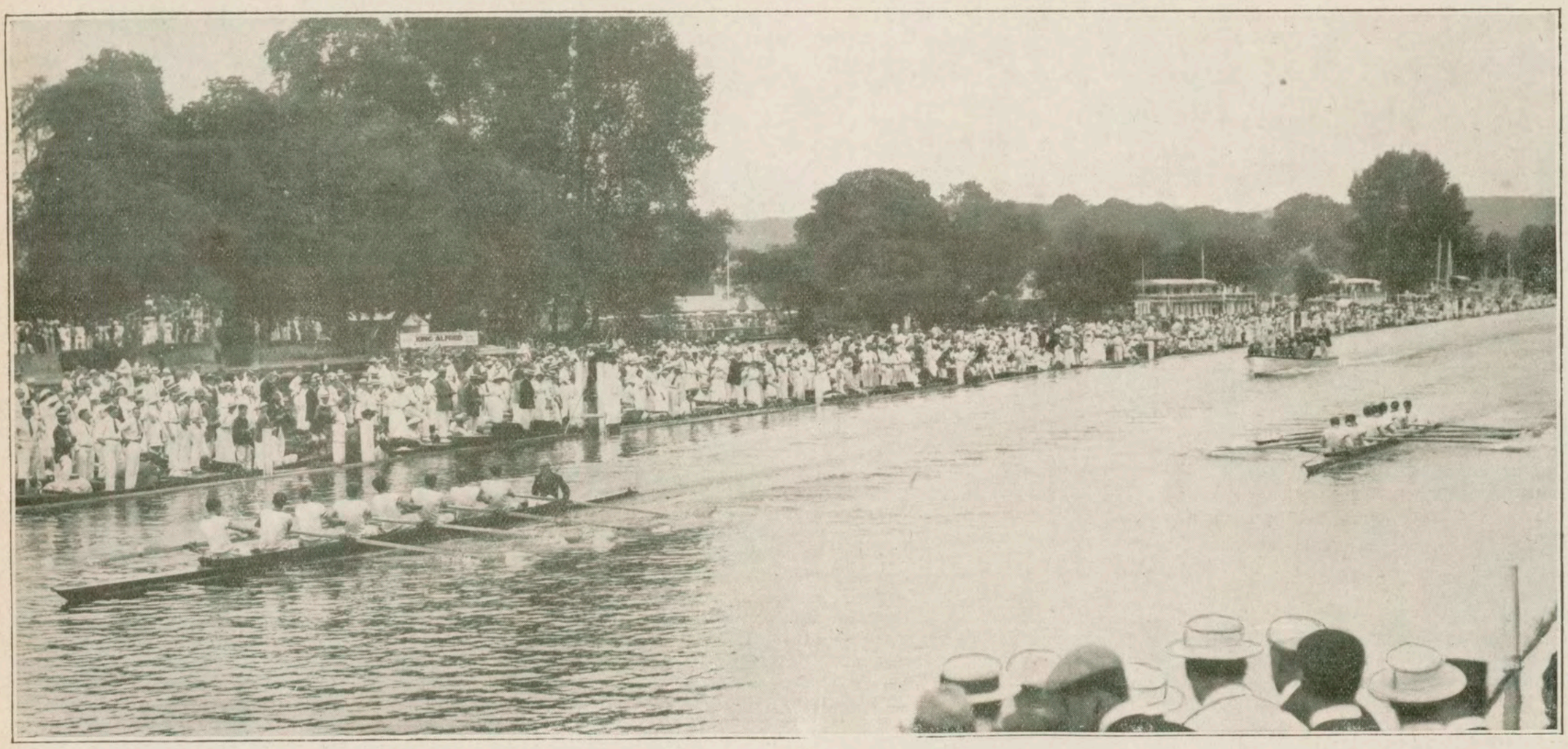
Le lot du Prix du Président était remarquablement composé cette année : avec des quatre ans comme Prédicateur, et le gagnant du Prix du Président de la République de l'année précédente, De Viris, et des trois ans tels qu'Ecouen, Amadou, et le gagnant du Grand Prix, Brûleur, les chances semblaient assez bien équilibrées. Pourtant, l'équilibre était rompu, en ce sens que dans le camp des quatre ans, figurait le meilleur cheval de la génération et qu'il n'en était pas absolument de même dans celui des jeunes. Dans une course, dont l'objet essentiel est moins d'obtenir un classement individuel, que de mesurer les diverses générations, c'est une lacune. Mais une course de cette sorte sans lacune, la course idéale, la rencontre des deux meilleurs chevaux de chaque âge dûment reconnus tels, et tous les deux, à leur apogée, l'aurons-nous jamais? Sans m'attacher à la chimère d'une perfection si difficilement réalisable, je constate que le Prix du Président a réuni un des meilleurs ensembles, et des mieux équilibrés que nous y ayons vus. Il y avait, sans compter la question de supériorité des jeunes et des quatre ans, quelques points très intéressants : la véritable situation de Prédicateur parmi ses contemporains, et la question Brûleur, Ecouen, plus discutée encore après le Grand Prix, qu'après le Derby, malgré la concordance des deux résultats. La supériorité de Prédicateur sur tous les chevaux de son âge était très volontiers admise, mais d'office et par impression, plutôt que sur preuves. Je parle, bien entendu, de sa supériorité sur les distances moyennes, car, comme stayer, sa situation hors pair était depuis longtemps incontestée. A l'automne, et même l'été dernier, il avait fait tout aussi bien sur 4.000 mètres que cette année dans le Prix du Cadran. Mais sa carrière sur les distances moyennes était beaucoup moins concluante. Elle avait même été au début bien modeste. En avril, dans les 2.000 mètres du Biennal de Maisons, Calvados III et même Valmy V le battaient en lui rendant quinze et douze livres. Galafron lui en rendait dix dans le Prix Flying Fox, où il le précédait de trois longueurs. Faut-il rappeler, encore sa défaite par Cancan II presque à poids égal dans le Prix du Lac? On ne pouvait guère prévoir alors sa haute destinée, mais son écurie pourtant le considérait comme un très bon cheval, et lui faisait très volontiers crédit. Il progressait, d'ailleurs, visiblement et s'affirmait sur les longs parcours. Sa victoire dans le Prix de la Moskowa fut impressionnante. C'est dans le Grand Prix d'Ostende, où il finit troisième derrière Gorgorito et Equité, qu'il fit sa première tentative importante, et dans le Grand Prix de Vichy qu'il remporta son premier grand succès. La victoire fut facile, mais elle ne pouvait le mettre encore tout à fait au premier plan, ou du moins elle ne l'imposait pas, car il portait 48 kilos et laissait derrière lui Gayoffe avec 52, et Gorgorito avec 56. Dans le Grand Prix du Deauville où il rendait six livres à Gorgorito, il n'a pu finir que sixième derrière Gorgorito, Gayoffe, Shannon, Amoureux III et Foxling. A l'automne, outre ses brillants succès sur les longs parcours il en remporta un sur 2.600 mètres, mais il ne battait qu'Ultimatum. On était bien près de le cataloguer stayer et à voir en lui surtout un très brillant spécialiste, quand vint sa rentrée sur les 2.200 mètres de la Bourse et sa brillante victoire sur Opott, sous le poids écrasant de 64 kilos. L'impression fut très vive; on a dès ce jour-là admis ou à peu près sa suprématie comme quatre ans, par impression d'ailleurs, sans preuve formelle, car il ne battait à peu près rien. Rappelons nous qu'Opott à cette époque était assez peu de chose et qu'Ecouen l'a battu au moins aussi facilement que l'a fait Prédicateur. Mais vint le Biennal, et ses partisans tirèrent un nouvel argument de sa victoire sur Shannon, qu'il battit d'une tête dans un déboulé de 1.500 mètres. Etait-ce encore absolument concluant? Je ne le crois pas car la course telle qu'elle s'est passée ne pas été beaucoup plus favorable à son adversaire qu'à lui-même, il n'y avait rien de positif à en tirer.

PRÉDICATEUR, MONTÉ PAR O'NEILL.

Mais enfin, avec ou sans preuve, par impression ou autrement, l'opinion publique était pour lui, et elle voyait juste. Elle ne s'est même pas laissé égarer par la complète défaite qu'a subie le fils de Le Roi Soleil à Ascot. On admettait très volontiers que cette défaite comportât certaines excuses, la fatigue du déplacement par exemple. Ce n'est d'ailleurs pas invraisemblable.

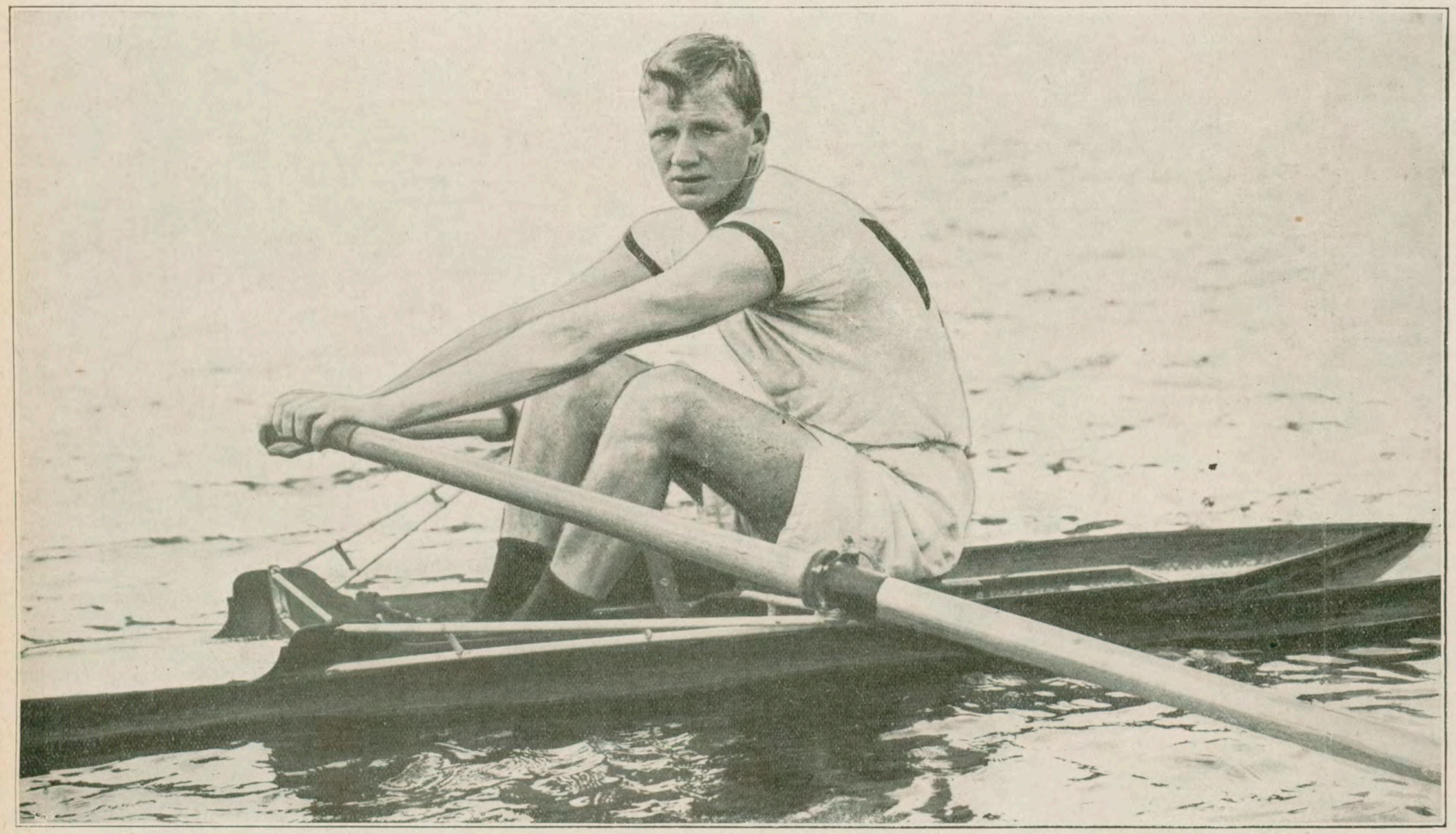
Quoiqu'il en soit, chez nous, Prédicateur est décidément le meilleur.

STUART.



LA FINALE DU GRAND CHALLENGE CUP

La finale du Grand Challenge Cup, à 8 rameurs, a permis au Leander Club de remporter une très belle victoire, en battant d'une longueur l'équipe de Jésus College en 7 m. 11 s. pour les 2.112 m. du parcours. Ce fut une rencontre fort émouvante jusqu'à l'arrivée où, dans un bel effort, le Leander Club s'a tribua l'avantage.



MAC VILLY, VAINQUEUR DES DIAMOND SCULLS

Le championnat des skiffs se dispute dans la fameuse épreuve des Diamond Sculls. Il fut remporté samedi dernier par Mac Villy, de Tasmanie, qui parvint à triompher par une longueur du Londonien Pinks, couvrant en 8 m. 49 s. les 2.112 m. 17 du parcours

LES RÉGATES D'HENLEY

Les régates classiques d'Henley se sont disputées du 2 au 5 juillet.

La grande épreuve des Diamond's Sculls donna lieu à des luttes extrêmement dures Mac Willy battit Pinks par une longueur.

Dans le Grand Challenge Cup (8 rameurs de pointe), c'est après sa victoire sur le Thames Rowing Club que le Leander Cup rencontra, dans la finale, le Jesus College de Cambridge, vainqueur du New College d'Oxford. Ce fut le Leander Cup qui gagna, battant le Jesus College par une longueur.

Le Wyfold Cup (4 rameurs) revint au Lady Margueret Club de Cambridge. Le Thames Challenge Cup (8 rameurs), fut gagné par l'Oriel College d'Oxford, le Ladie Challenge Plate (8 rameurs scolaires) par la First Trinity de Cambridge, le Stewards Cup (4 rameurs) par le New College d'Oxford le Silver Goblets (2 rameurs de pointe) par le Trinity Hall de Cambridge.

Le Gérant: Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin. Paris.

AVANT LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

BARÊME DES VITESSES SUR LE CIRCUIT DE PICARDIE

LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de
m. s.	kilom.	m. s.	kilom.	m. s	kilom.	m. s.	kilom.	m. s.	kilom.	m. s.	kilom.
14 45	128.639	15 22	123.466	15 59	118.707	16 36	114.292	17 13	110.199	17 50	106.388
14 46	128.460	15 23	123.332	16	118.578	16 37	114.177	17 14	110.092	17 51	106.289
14 47	128.337	15 24	123.198	16 1	118.455	16 38	114.063	17 15	109.989	17 52	106.189
14 48	128.192	15 25	123.064	16 2	118.332	16 39	113.949	17 16	109.883	17 53	106.090
14 49	128.005	15 26	122.926	16 3	118.209	16 40	113.835	17 17	109.777	17 54	105.991
14 50	127.905	15 27	122.800	16 4	118.087	16 41	113.721	17 18	109.671	17 55	105.893
14 51	127.750	15 28	122.667	16 5	117.945	16 42	113.608	17 19	109.566	17 56	105.795
14 52	127.607	15 29	122.535	16 6	117.842	16 43	113.495	17 20	109.461	17 57	105.696
14 53	127 475	15 30	122.403	16 7	117.720	16 44	13.382	17 21	109.356	17 58	105.595
14 54	127.332	15 31	122.272	16 8	17.598	16 45	113.279	17 22	109.251	17 59	105.501
14 55	127.269	15 32	122 130	16 9	117.476	16 46	113.156	17 23	109.146	18	105.402
14 56	127.048	15 33	122.010	16 10	117.356	16 47	113.044	17 24	109.042	18 1	105.305
14 57	126.907	15 34	121.878	16 11	117.235	16 48	112.932	17 25	108.938	18 2	105.208
14 58	126.754	15 35	121.749	16 12	117.114	16 49	112.840	17 26	108.833	18 3	105.111
14 59	126.513	15 36	121.619	16 13	116.994	16 50	112.708	17 27	108.730	18 4	105.014
15	126.484	15 37	121.489	16 14	116.872	16 51	112.587	17 28	108.625	18 5	104.917
15 1	126.354	15 38	121.359	16 15	116.754	16 52	112.475	17 29	108.522	18 6	104.821
15 2	126.203	15 39	121.230	16 16	116.634	16 53	112.364	17 30	108.414	18 7	104.724
15 3	126.063	15 40	121.101	16 17	116.505	16 54	112.254	17 31	108.311	18 8	104.628
15 4	125.924	15 41	120.973	16 18	116.396	16 55	112.143	17 32	108.208	18 9	104.532
15 5	125.785	15 42	120.845	16 19	116.277	16 56	112.033	17 33	108.105	18 10	104.436
15 6	125.646	15 43	120.715	16 20	116.158	16 57	111.923	17 34	108.003	18 11	104.340
15 7	125.507	15 44	120.588	16 21	116.029	16 58	111.813	17 35	107.901	18 12	104.245
15 8	125.369	15 45	120.460	16 22	115.922	16 59	111.703	17 36	107.798	18 13	104.149
15 9	125.231	15 46	120.333	16 23	115.804	17	111.600	17 37	107.696	18 14	104.054
15 10	125.094	15 47	120.206	16 24	115.687	17 1	111.494	17 38	107.595	18 15	103.959
15 11	124.956	15 48	120.078	16 25	115.569	17 2	111.385	17 39	107.493	18 16	103.864
15 12	124.819	15 49	119.953	16 26	115.454	17 3	111.276	17 40	107.392	18 17	103.769
15 13	124.791	15 50	119.827	16 27	115.334	17 4	111.167	17 41	107.290	18 18	103.666
15 14	124.545	15 51	119.700	16 28	115.218	17 5	111.059	17 42	107.189	18 19	103.581
15 15	124.410	15 52	119.575	16 29	115.101	17 6	110.950	17 43	107.088	18 20	103.486
15 16	124.273	15 53	119.449	16 30	114.985	17 7	110.842	17 44	106.988	18 21	103.392
15 17	124.130	15 54	119.324	16 31	114.869	17 8	110.735	17 45	106.887	18 22	103.299
15 18	124.003	15 55	119.199	16 32	114.783	17 9	110.627	17 46	106.787	18 23	103.205
15 19	123.869	15 56	119.074	16 33	114.638	17 10	110.520	17 47	106.687	18 24	103.112
15 20	123.733	15 57	118.962	16 34	114.522	17 11	110.412	17 48	106.587	18 25	103.018
15 21	123.600	15 58	118.826	16 35	114.407	17 12	110.305	17 49	106.487	18 26	102.925

LISTE DES CONCURRENTS DU GRAND PRIX DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE

Nos	VOITURES	NOMS DES CONDUCTEURS	NATIONALITÉS	PNEUMATIQUES	COULEURS	HEURES DE DÉPART
1	Sunbeam I	Caillois	Angleterre	Dunlop	Vert	5 h. 1
2	Delage I	Bablot	France	Continental	Bleu	5 h. 2
3	Opel I	Joerns	Allemagne	Continental	Blanc	5 h. 3
4	Mathis I	Esser	Allemagne	Continental	Blanc	5 h. 4
5	Excelsior I	Christiaens	Belgique	Continental	Jaune	5 h. 5
6	Schneider I	Croquet	France	Continental	Bleu	5 h. 6
7	Itala I	Nazzaro	Italie	Continental	Rouge	5 h. 7
8	Peugeot I	Boillot	France	Pirelli	Bleu	5 h. 8
9	unbeam II	Resta	Angleterre	Dunlop	Vert	5 h. 9
10	Delage II	Guyot	France	Continental	Bleu	5 h. 10
11	Excelsior II	Hornsted	Belgique	Continental	Jaune	5 h. 11
12	Schneider II	Gabriel	France	Continental	Bleu	5 h. 12
13	Itala II	Pope	Italie	Continental	Rouge	5 h. 13
14	Peugeot II	Goux	France	Pirelli	Bleu	5 h. 14
15	Sunbeam III	Chassagne	Angleterre	Dunlop	Vert	5 h. 15
16	Schneider III	Champoiseau	France	Continental	Bleu	5 h. 16
17	Itala III	Moriondo	Italie	Continental	Rouge	5 h. 17
18	Peugeot III	Delbierre	France	Pirelli	Bleu	5 h. 18
19	Sunbeam IV	Guiness	Angleterre	Dunlop	Vert	5 h. 19
20	Schneider IV	Thomas	France	Continental	Bleu	5 h. 20

GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES ET DES SIDECARS

Nos	MARQUES	CONDUCTEURS
	SIDECARS	
1	N. S. U. III	Pellud (1)
2	René Gillet IV	Vanella
3	B. S. A. IV	Isodi
4	Morgan I	Mac Mennies
5	Royal Green I	Touchet
6	Clyno I	Frank Smith
7	Morgan II	Holder
8	Morgan III	Morgan
9	Morgan IV	X
10	Zénith III	Barnès
11	Zénith IV	Durmont
12	Réné Gillet V	Meuriot
	CYCLECARS	
13	Bedelia I	Bourbeau
14	G. N. I.	Whitehead
15	Duo Cars I	Messeroy
16	D. E. W. I.	Hawkes
17	Violet Bogey I	Violet
18	G. N. II	Nash
19	Noël I	Noel
20	Mathis I	X
21	Super I	Lévêque
22	La Roulette I	L. des Salles
23	La Roulette II	Vogliotti
24	Du Guesclin I	Pessé
25	Ronteix I	Ronteix
26	Ronteix II	Jolibois
27	Duo Cars II	Francis
28	Marlborought I	Samuelson
29	Bolton Precision I	Bolton
30	Violet Bogey II	Antony
31	Bedelia II	Contenet
32	Bedelia III	Bonville
33	Sphinx Globe I	Forster
34	Automobilette I	Ducruzel
35	Automobilette II	Chaudy
36	Bedelia IV	Prévot
37	Sphinx Globe II	Canouel
38	Violet Bogey III	Pouliez
	MOTOCYCLETTES	
1	Alcyon I	Decaup
2	Douglas I	Alexander
3	Terrot I	Verpault
4	Peugeot I	Lacroix
5	Terrot II	Bauge
6	Alcyon II	Dacier
7	Peugeot II	Desvaux
8	Douglas II	Kickham
9	Alcyon III	Lehmann
10	Automot I	X
11	Motosacoche I	Vuliamy
12	Gladiator I	Fenton
13	Clément I	Hoiel
14	Douglas III	Ball
15	Motosacoche II	Millaud
16	Alcyon IV	Stoffel
17	B. S. A. I.	Isodi
18	Terrot III	Franquebalme
19	B. S. A. II	Fenn
20	Motosacoche III	Pélissier
21	Debeaune I	Loubier
22	Triumph I	Newsome
23	Rudge I	Rowlandson
24	Zénith I	Taylor
25	Premier I	X
26	Clément II	Lombard
27	B. S. A.	Woodhouse
28	Terrot III	Cuzeau
29	N. S. U. I	Closs
30	Griffon I	Brunet
31	Griffon II	Gauthier
32	René Gillet I	Dubost
33	René Gillet II	Plaudet
34	N. S. U. II	Cisey
35	Peugeot III	Pean
36	Peugeot IV	Perrin
37	Rudge II	Green
38	Triumph II	E.-W. Cheshire
39	Premier II	Ravelli
40	Zénith II	Darmont
41	Dot I	Reed
42	Gladiator II	Sproston
43	Rudge III	Abbott
44	René Gillet III	Bloch
45	Premier III	Pernette
46	Motosacoche IV	Lavanchy
47	Triumph III	A. Cleyton
48	Griffon III	Naas
49	Griffon IV	Baudry

(1) Les départs seront donnés à partir de 6 heures du matin, de minute en minute, par groupes de 5.

LE GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES

Nous avons la plus grande estime pour les Anglais et le plus grand enthousiasme pour l'Entente cordiale, mais nous ne croyons point que ces sentiments d'estime réciproque puissent nous forcer à «échanger la langue» (comme disent les petites annonces) avec nos voisins d'outre Manche. Nous pensons même que l'Entente cordiale ne serait en rien compromise si nous désignions les *side-cars* et les *cycles-cars* par leurs noms français qui sont motocycles à trois roues (ou tricycles) et quadricycles.

Notre ami Longuemare lui-même nous pardonnera cette critique, quand nous ajouterons que, abstraction faite de cette fâcheuse terminologie, nous ne pouvons qu'approuver l'intelligente initiative de l'*Union motocycliste de France* (U. M. F.).

Il est très certain, en effet, qu'une épreuve d'un seul jour est un peu maigre pour une manifestation aussi importante que le Grand Prix automobile. D'autre part, il est non moins certain que deux journées consacrées à des épreuves identiques fleurent quelque peu l'ennui, s'il est permis de s'exprimer ainsi. Au contraire, on donne à la seconde journée de courses un regain d'intérêt, en la consacrant à des épreuves d'un autre genre ; on s'adresse en même temps à un public un peu différent et probablement beaucoup plus nombreux, ce qui est un élément de succès non négligeable.

Il nous semble donc que c'est une idée fort heureuse d'avoir fait suivre la journée du Grand Prix de voitures d'une journée consacrée aux Grands Prix des motocycles.

Les motocyclettes, après avoir connu des phases diverses de succès et de revers, semblent en effet reconquérir à l'heure actuelle la faveur du public sportif et d'autre part, les motocycles à trois roues et les quadricycles nous reviennent d'Angleterre avec des noms nouveaux qui paraissent devoir en assurer le succès.

Ajoutons que la *Fédération internationale des clubs motocyclistes* (F. I. C. M.) a été fort bien inspirée en adoptant récemment une classification qui permet d'organiser désormais sans difficulté des épreuves internationales. Cette classification, également adoptée par l'U. M. F., est basée sur la *cylindrée totale* (1) ; elle comprend les moteurs de 250, 350 et 500 centimètres cubes pour les motocyclettes ; 350, 500, 750 et 1.000 centimètres cubes pour les motocycles à trois roues (*side-cars*) ; 500, 750 et 1.100 centimètres cubes pour les quadricycles (*cycle-cars*).

Ces diverses cylindrées correspondent *grosso modo* à des puissances de 2 chevaux, 2 chevaux 3/4, 3 chevaux 1/2, 5 chevaux, 7 chevaux et 8 à 9 chevaux.

Les mêmes fédérations, après avoir fixé la cylindrée totale maximum de chaque catégorie, ont défini le poids total minimum correspondant, le diamètre minimum des pneumatiques et la composition des accessoires et rechanges, ainsi que le poids des conducteurs et passagers (60 kg. par personne).

Les caractéristiques choisies sont celles de motocycles de tourisme, pas trop légers, mais robustes et confortables, munis de moteurs *suffisants*, à l'exclusion des moteurs de puissance exagérée qui ont jadis amené en France la disparition des tricycles à pétrole.

(1) La classification à la cylindrée totale ne présente pas, pour les motocycles, les mêmes inconvénients que pour les voitures. Les motocycles sont, en effet, des engins dont les moteurs tournent toujours très vite, et, de plus, la classification n'embrasse qu'une étendue relativement faible.

Autrement dit, les bases adoptées par la F. I. C. M. et après elle par l'U. M. F. correspondent à l'emploi de motocycles de tourisme, de motocycles pratiques, en laissant de côté les monstres de course qui ne sont rigoureusement bons à rien, tout au moins sur la route. C'est sur ces bases qu'ont été établis les deux réglements du Grand Prix des motocyclettes et du Grand Prix des *Side-cars* et *Cycle-cars*.

On s'en est tenu cependant pour cette fois aux catégories suivantes (2).

350 cmc et 50 kg.
500 cmc et 60 kg. pour les motocyclettes.
500 cmc et 100 kg.
750 cmc et 110 kg.
1000 cmc et 120 kg. pour les side-cars à deux places occupées.
750 cmc et 150 kg.
1100 cmc et 175 kg. pour les cycle-cars à deux places occupées.

Les motocycles les plus faibles de chaque catégorie ont été écartés comme ne présentant pas un intérêt suffisant en course.

Le classement se fera uniquement à la vitesse sur une distance de 350 km. environ (20 tours de circuit) pour les motocyclettes et de 262 km. environ (15 tours de circuit) pour les motocycles à 3 roues et quadricycles (*Side-cars* et *Cycle-cars*).

Le circuit réduit comporte environ 17 kilomètres et demi et comprend la partie du circuit de Picardie la plus voisine des tribunes. C'est là une combinaison qui assure à la fois l'intérêt de la course, tout en restant conforme au principe d'une sévère économie.

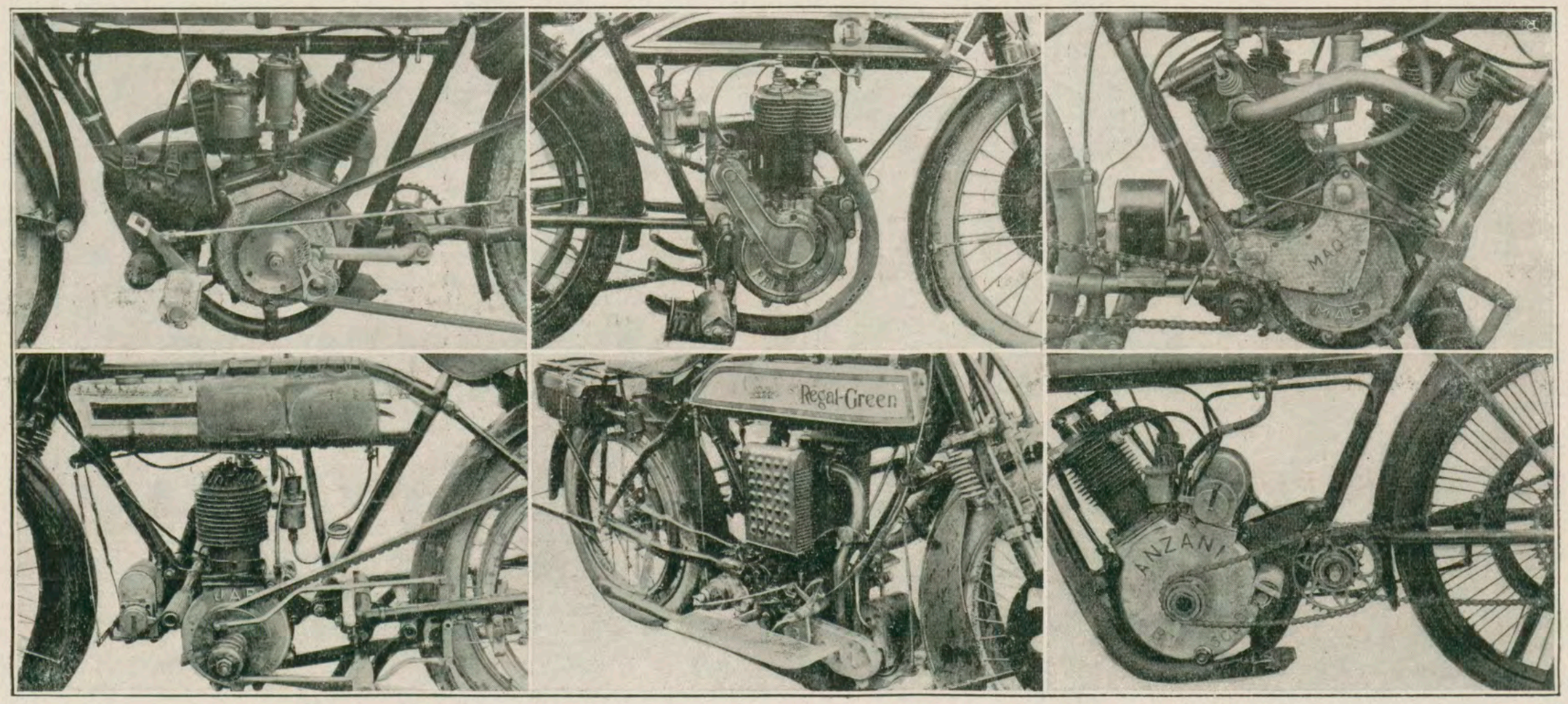
On avait songé à faire une épreuve de consommation comportant une certaine vitesse *minimum*. On se serait ainsi rapproché de la formule adoptée pour le Grand Prix des voitures, mais les concurrents anglais n'ont pas paru apprécier cette manière de procéder et l'on y a renoncé pour cette année, d'autant plus que, pour une première épreuve, le contrôle a paru difficile à assurer, étant donné surtout le grand nombre d'engagés.

Il est probable toutefois que ce ne sera que partie remise.

Comme prescriptions de détail intéressantes, le règlement prescrit que toutes les réparations ou opérations quelconques devront être faites exclusivement par l'équipe du véhicule en cause. Les ravitaillements ne pourront être effectués que dans le poste situé à proximité des tribunes. Enfin, toutes les pièces importantes, cylindres, culasses, carters, magnétos, réservoirs, carburateurs, cadres, fourches, moyeux, poulies, pignons, seront plombées ou poinçonnées et ne pourront être changées pendant la course.

En résumé, la double épreuve de motocycles paraît organisée d'une façon très rationnelle. Elle ne comprend que des véhicules pratiques d'usage courant et les résultats qu'elle donnera seront d'une application immédiate.

Commandant Cabanes.



QUELQUES MOTEURS DU GRAND PRIX DE MOTOCYCLETTES

En haut, de gauche à droite : le moteur de la motocyclette Peugeot, celui de la motocyclette Premier et celui de la Clément. En bas, de gauche à droite, le moteur de la Zénith, celui de la Royal Green et celui de l'Alcyon.

Poignée de nouvelles

— Les quatre voitures Th. Schneider que pilotent Champoiseau, Thomas, Croquet et Gabriel, dans le Grand Prix de l'A. C. F., sont les quatre premiers spécimen de la série sport grand luxe que lance, pour 1914, la société Th. Schneider et Cie.

(2) Il importe de se rappeler que le chiffre donné pour la cylindrée totale est un *maximum* et le chiffre donné pour le poids un *minimum*.

CARACTÉRISTIQUES DES MOTOCYCLETTES DU GRAND PRIX DE L'A. C. F. 1913 (1)

MARQUES	NATIONALITÉ	MOTEUR	CYLINDRÉE	ALLUMAGE	CARBURATEUR	GRAISSAGE	MISE EN MARCHE	TRANSMISSION	VITESSES	PNEUS	FOURCHE	POIDS
												kg.
Alcyon	France	1 cyl. 75 × 78	350 cmc	Bosch	Longuemare	pompe	pédales	chaîne	1	Dunlop	Alcyon	»
Automoto	dº	2 cyl. 56 × 70	349,8	dº	Moser	dº	dº	cour. Contin.	1	Continental	dº	»
Clément	dº	2 cyl. 54 × 75	345	dº	Longuemare	automatique	manivelle	chaîne	1 vit. débrayage	Dunlop	dº	65
Douglas	Angleterre	2 cyl. 61 × 60	350	dº	Amac	1/2 automatique	pédales	chaîn. et cour.	1 vit. Douglas	Hutchinson	Douglas	65
Gladiator	France	2 cyl. 54 × 75	344	dº	Longuemare	automatique	manivelle	chaîne	dº	Dunlop	dº	65
Motosacoche	Suisse	2 cyl. 54 × 75	345	dº	Motosacoche	dº	dº	dº	1 vit. débrayage	Hutchinson	Motosacoche	55
Peugeot	France	2 cyl. 56 × 70 2 cyl. 65 × 75	349 499	dº	Longuemare	pompe	pédales	C. Dunlop	1	Wolber	Peugeot	62
Terrot	dº	1 cyl. 67 × 99	340,3	dº	Claudel	dº	dº	dº	1	dº	Terrot	58
B. S. A	Angleterre	1 cyl. 85 × 88	499	dº	B. S. A.	dº	à la volée	dº	1	Hutchinson	B. S. A.	»
Clément	France	2 cyl. 64 × 77	496	dº	Longuemare	automatique	manivelle	chaîne	1	Dunlop	dº	68
Debeaune	dº	1 cyl. 79,5 × 100	500	dº	Claudel	1/2 automatique	dº	dº	1	Persan	dº	70
Dot	Angleterre	1 cyl. 80 × 99	498	U. H.	Amac	dº	manivelle	dº	1 vit. débrayage	Hutchinson	dº	»
R. Gillet	France	2 cyl. 64 × 77	499	Ruthard	Claudel	pompe	pédales	C. Dunlop	1	Dunlop	dº	95
Gladiator	dº	2 cyl. 64 × 77	496	Bosch	Longuemare	automatique	manivelle	chaîne	1	dº	dº	68
Griffon	dº	2 cyl. 67 × 70	494	dº	dº	pompe	à la volée	C. Dunlop	1	Continental	dº	»
Motosacoche	Suisse	2 cyl. 64 × 77	500	dº	Motosacoche	automatique	manivelle	chaîne	1 vit. débrayage	Hutchinson	Motosacoche	65
N. S. U	Allemagne	1 cyl. 85 × 88	300	dº	N. S. U.	dº	pédales	C. Dunlop	1 vit. débrayage	Continental	dº	85
Peugeot	France	2 cyl. 65 × 75	499	dº	Longuemare	pompe	dº	dº	1	Wolber	Peugeot	65
Premier	Angleterre	1 cyl. 85 × 88	499	Mea	dº et Senspray	dº	dº	dº	1	Cont. et Dunl.	dº	»
Rudge	dº	1 cyl. 86 × 88	499	Eisemann	Senspray	dº	dº	dº	1	Continental	Rudge	85
Terrot	France	2 cyl. 57 × 70	493	Bosch	Claudel	pompe et autom.	dº	dº	1	Wolber	dº	60
Triumph	Angleterre	1 cyl. 65 × 88	499	dº	Triumph	pompe	dº	dº	1	Dunlop	Triumph	»
Zénith	dº	1 cyl. 77,5 × 90	493	U. H.	Amac	dº	dº	dº	Gradna Zénith	dº	dº	»

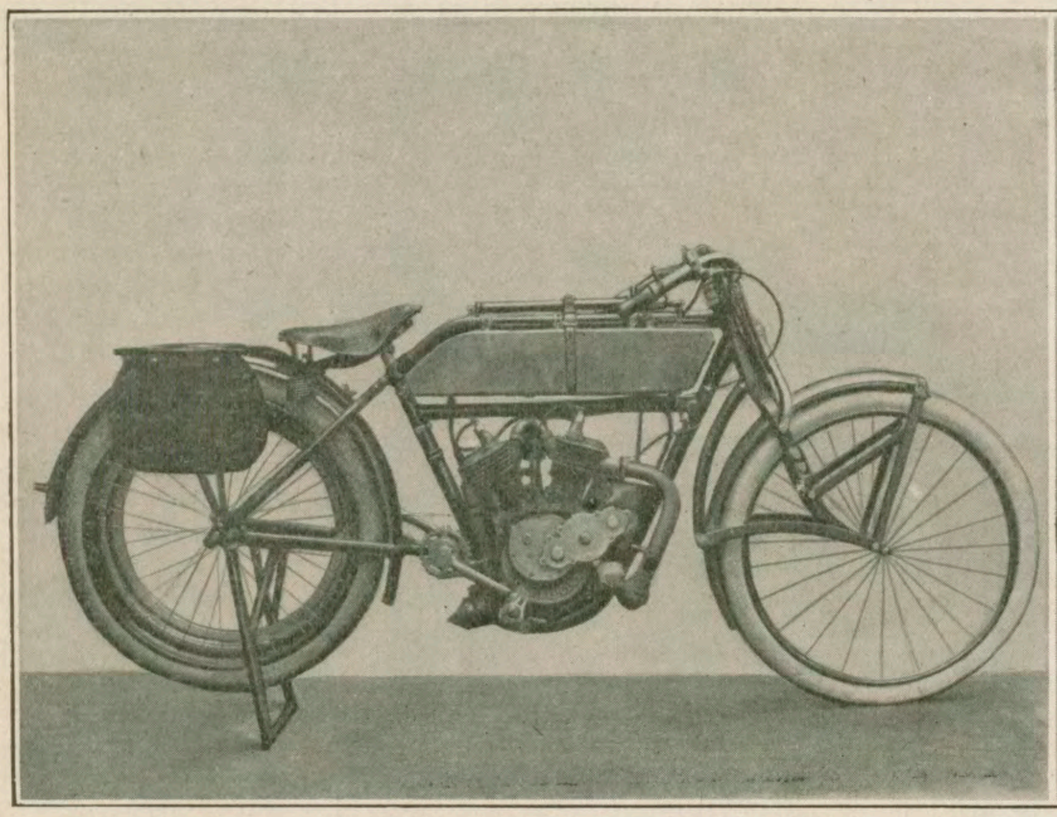
CARACTÉRISTIQUES DES VOITURES DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

MARQUES	NATIONALITÉ	CONDUCTEURS	MOTEURS	EMBRAYAGE	TRANSMISSION	POUSSÉE	CARBURATEUR	ALLUMAGE	AMORTISSEURS	ROUES	PNEUS
Delage	France	Bablot Guyot	4 cyl. 105 × 180 soupapes à siège horizontal, vilebrequin à billes.	disques	2 joints de cardan	et torsion par les resssorts	Claudel	m. Bosch	Houdaille	Métalliques Rudge-Whitworth	Continental 880 × 120
Excelsior	Belgique	Christiaens Hornstead	4 cyl. 100 × 160	cône cuir	1 joint de cardan	par les ressorts torsion par jambe de force	Zénith	dº	dº	Métalliques Adex	Continental 880 × 120
Itala	Italie	Nazzaro Pope Moriondo	4 cyl. 125 × 160 sans soupapes	disques	dº	dº	Itala	dº	Truffault-Hartford	Bois	Continental 875 × 105 880 × 120
Mathis	Allemagne	Esser	4 cyl. 65 × 110	dº	dº	dº	Zénith	dº	Houdaille	dº	Continental 760 × 100
Opel	dº	Jœrns	4 cyl. 100 × 160 soupapes à 45º	cône cuir	dº	par bielle torsion par jambe de force	Opel	dº	Opel	Métalliques Rudge-Whitworth	Continental 875 × 105 880 × 120
Peugeot	France	Boillot Goux Delbierre	4 cyl. 100 × 180 4 soupapes de 45º par cylindre, vilebrequin à billes.	dº	2 joints de cardan	par les ressorts	Claudel	»	Peugeot	dº	Pirelli 875 × 105 880 × 120
Schneider	dº	Croquet Gabriel Champoiseau Thomas	4 cyl. 100 × 160	dº	1 joint de cardan	par arbre tors. par ressorts	dº	m. Bosch	Houdaille	dº	Continental 875 × 105 880 × 120
Sunbeam	Angleterre	Chassagne Resta Caillois Lee Guiness	6 cyl. 90 × 150 soupapes sur le côté	dº	2 joints de cardan	et torsion par les ressorts	dº	dº	dº	Métalliques Goodyear	Dunlop 880 × 120

CARACTÉRISTIQUES DES SIDECARS DU GRAND PRIX DE L'A. C. F. 1913

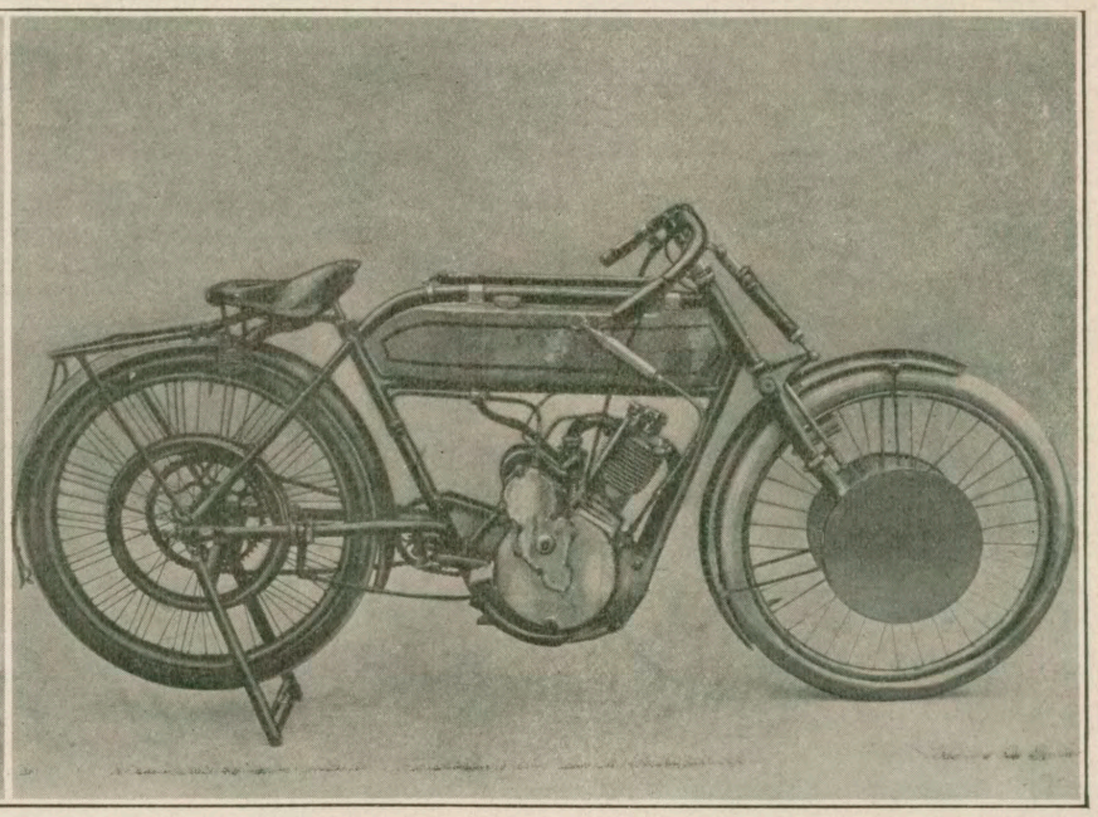
MARQUES	NATIONALITÉ	MOTEUR	CYLINDRÉE	ALLUMAGE	CARBURATEUR	GRAISSAGE	TRAMSMISSION	VITESSES	PNEUS	SIDE CAR	MISE en marche	POIDS total
B. S. A	Angleterre	1 cyl. 85 × 88	499 cmc.	Bosch	B. S. A.	pompe	C. Dunlop	2 vit. B. S. A.	Hutchinson	Duco	Manivelle	165 k.
Regal-Green	dº	1 cyl. 85 × 88	499 cmc.	dº	Amac	automatique	chaîne	2 vitesses	«	»	dº	143 k.
Clyno	dº	2 cyl. 76 × 82	748 cmc.	dº	Brown et Barlow	dº	dº	3 vit. par b. de v.	Hutchinson	Clyno	dº	135 k.
René Gillet	France	2 cyl. 80 × 99,5	998 cmc.	Ruthard	Claudel	pompe	dº	2 vit. R. Gillet	Dunlop	Mills-Mulford	dº	160 k.
Morgan	Angleterre	2 cyl. 85 × 85	990 cmc.	Bosch	Amac	automatique	dº	2 vit. Morgan	Continental	Morgan	dº	200 k.
N S. U.	Allemagne	2 cyl. 75 × 94 soup. command.	830 cmc.	dº	N. S. U.	pompe	C. Dunlop	2 vit. N. S. U.	dº	N. S. U.	dº	95 k.
Zénith	Angleterre	2 cyl. 77,5 × 90	986 cmc.	U. H.	Amac	dº	dº	2 vit. Gradna-Zénith	Dunlop	A. B. C.	au pied	»

(1) Tableaux extraits de la revue automobile « Omnia ».



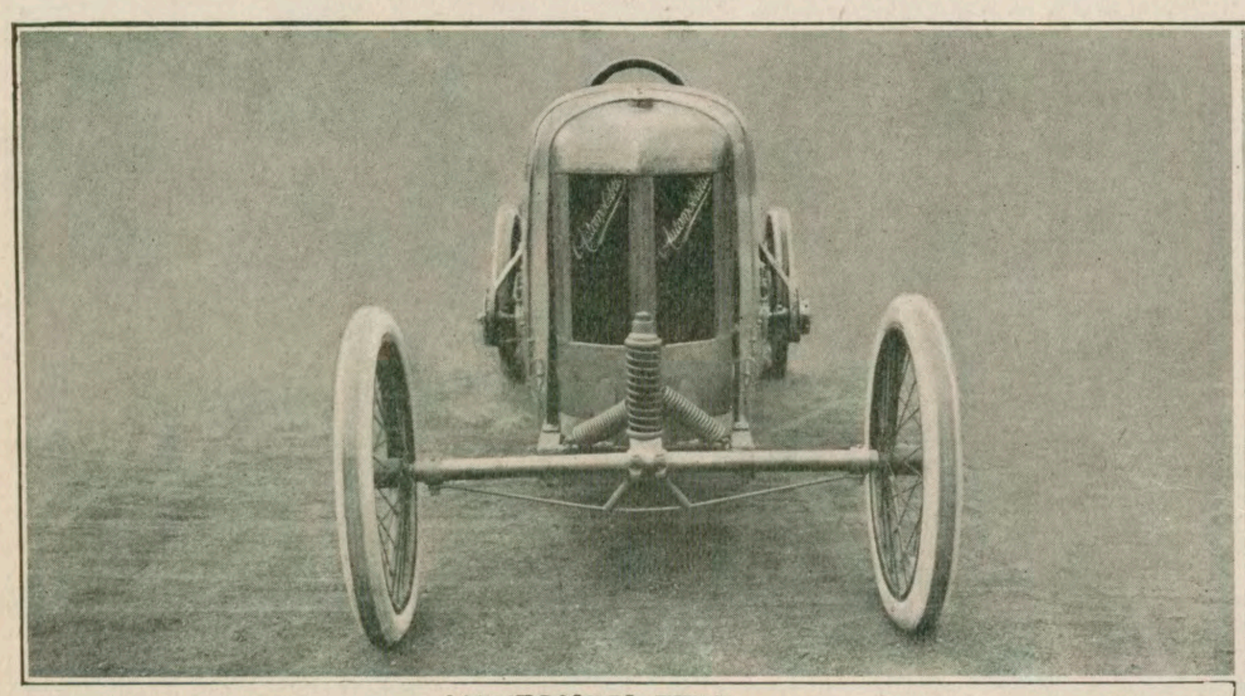
LA MOTOCYCLETTE PEUGEOT

La maison Peugeot sera représentée par quatre motocyclettes conduites par Lacroix, Desvaux, Pean, Perrin.



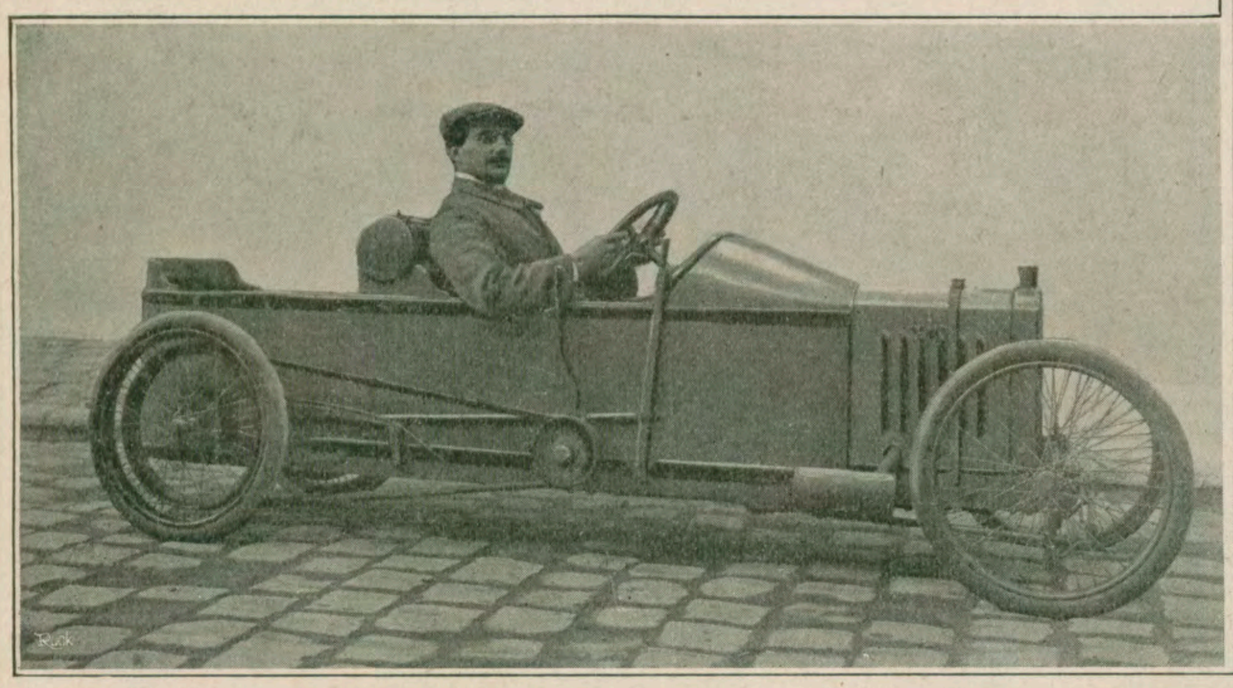
LES MOTOCYCLETTES ALCYON

Alcyon a quatre représentants dans le Grand Prix. La conduite des machines est confiée à Decaup, Dacier, Lehmann et Stoffel.



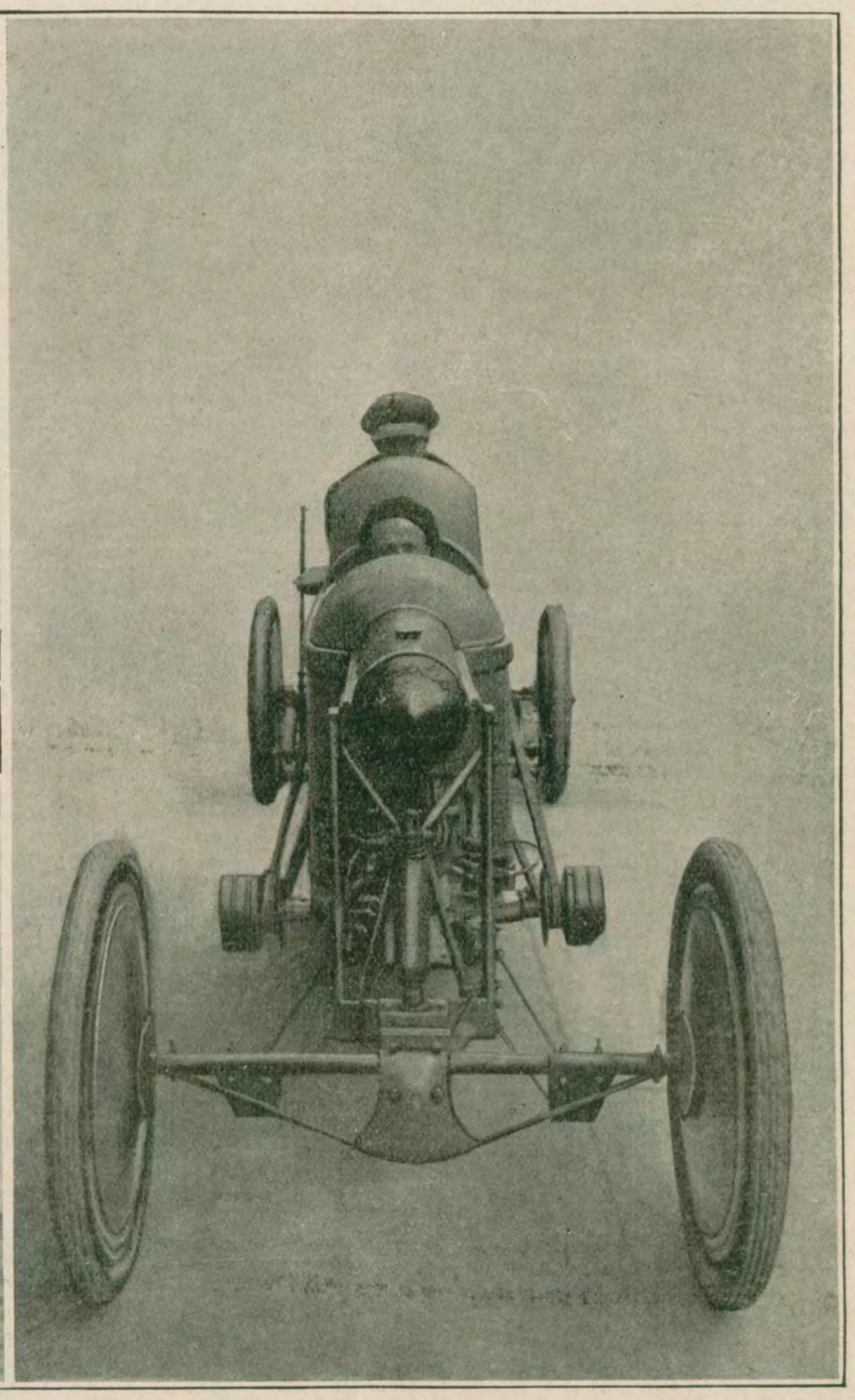
L'AUTOMOBILETTE

L'Automobilette a engagé deux cyclecars dans le Grand Prix de Picardie. Ils seront conduits par Ducruzel et Chaudy. (Pneus Continental.)



LE CYCLECAR SUPER

Le cyclecar Super prendra part également au Grand Prix des Sidecars et Cyclecars. Il sera piloté par Lévêque.



LE CYCLECAR BEDELIA

Le cyclecar Bedelia avec un moteur à glissière, permettant de régler la courroie pendant la marche. (Pneus Continental.)

LE GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES, SIDECARS ET CYCLECARS

Le Grand Prix des Motocyclettes, Sidecars et Cyclecars, qui se disputera sur le Circuit de Picardie, le 13 juillet, a réuni un très grand nombre d'engagements. Dans la catégorie des motocyclettes, 49 concurrents prendront le départ. Dans les sidecars, 12 engagements ont été adressés. La lutte sera encore internationale dans cette catégorie. Enfin, 26 cyclecars compléteront le lot de cette seconde journée : Français, Anglais et Allemands seront également aux prises. 87 concurrents prendront donc le départ pour le Grand Prix des Motocyclettes, Sidecars et Cyclecars. Le tour du Circuit est de 17 kilom. 501 m. Le parcours des motocyclettes sera de 350 kilomètres, celui des cyclecars et sidecars de 262 kilomètres. Les départs seront donnés à partir de 6 heures du matin, de minute en minute, par groupes de 5, le dimanche matin, lendemain du Grand Prix de l'A. C. F.